

**ქ. ბათუმის მიწათსარგებლობის
გენერალური გეგმა
ნაწილი I**

**„ქ. ბათუმის პერსპექტიული განვითარების
ხედვა“**

დამკვეთი	თვითმმართველი ქალაქის – ბათუმის მერია
შემსრულებელი	გის და დზ საკონსულტაციო ცენტრი „გეოგრაფიკი“
დირექტორი	გიორგი გოცირიძე
დირექტორთა საბჭოს წევრი	მალხაზ ხურციძე
პროექტის მთავარი არქიტექტორი	კონსტანტინე ამირეჯიბი
პროექტის ავტორები	კონსტანტინე ამირეჯიბი ვიტალი ფრანგიშვილი ვლადიმერ ვარდოსანიძე
პერსპექტიული განვითარების ხედვა	ვლადიმერ ვარდოსანიძე ეკატერინე თევზაძე
კულტურული მემკვიდრეობა	თამარ ამაშუკელი
კონსულტანტი	გიორგი რამიშვილი
პროგრამული უზრუნველყოფა	ნანა დიხამინჯია
კომპიუტერული კარტოგრაფია	ირაკლი სოხაძე თინათინ ჯანელიძე მაკა მანჯავიძე დიანა ბოტკოველი
გრაფიკული დიზაინი	ალექსი კახნიაშვილი
ტექნიკური რედაქტორი	ნინო კაიშაური

პროექტის შიდადგენლობა

1. ტექსტური ნაწილი ქ. ბათუმის პერსპექტიული განვითარების ხედვა
2. ზონირების ნაწილი (რუკები 1.1 – 1.4)
3. საინჟინრო ნაწილი (რუკები 1.5 – 1.10)
4. თემატური ნაწილი (რუკები 2.1 – 2.18)

სარჩევი

I.	მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის აღწერა	5
II.	განმარტებითი ბარათი	7
III.	მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასება	12
IV.	ქ. ბათუმის პერსპექტიული განვითარების ხედვა	13
1.	ქალაქის ადგილი ქვეყნის, რეგიონისა და აგლომერაციის განსახლების სისტემაში	13
2.	ქალაქის განვითარების ისტორიული რეტროსპექტივა	16
3.	ქ. ბათუმის და მისი მიდამოების ბუნებრივ-კლიმატური მაჩვენებლები	20
3.1.	კლიმატური პირობები	20
3.2.	ჰიდროქსელი და ზედაპირული წყლების ეკოლოგიური მდგომარეობა	21
3.3.	საჰაერო აუზი	24
3.4.	ნაპირდაცვა	26
4.	წინა წლებში შესრულებული ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაცია	28
4.1.	ქ. ბათუმისა და შემოგარენის 1878 წელს ინსტრუმენტულად გადაღებული გეგმა – (План города Батума с окрестностями снятый инструментально в 1878 году)	28
4.2.	ქ. ბათუმის კ.მ. დაკიჩევიჩისეული გეგმა	30
4.3.	«План Проектированного расположения портового города Батума Батумской области. 1898/1899 г.г. С показанием утвержден. границ батумск. нефтяного городка 14го января 1902 г.»	32
4.4.	ქ. ბათუმის 1900 წლის გეგმა	35
4.5.	ქ. ბათუმის განვითარების 1927 წლის სქემა	36
4.6.	ქ. ბათუმის განვითარების გენერალური გეგმა (1933–1935 წ.წ.)	40
4.7.	ქ. ბათუმის 1958 წლის გენერალური გეგმა	43
4.8.	ქ. ბათუმის 1970 წლის გენერალური გეგმა	44
4.9.	„ბათუმის ცენტრის დეტალური დაგეგმარების პროექტი“ (1978 წ.)	45
4.10.	ქ. ბათუმის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაცია (2004 წ.)	46
4.11.	ქ. ბათუმის ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა (2007 წ.)	46
5.	ქალაქის მართვის სამართლებრივი საფუძვლები	48
6.	ქალაქის მინათსარგებლობის სტრუქტურა და ტენდენციები	50
7.	მოსახლეობა და დემოგრაფიული ტენდენციები	57
8.	თანამედროვე მრეწველობა და ეკონომიკური დინამიკა	64
9.	სატრანსპორტო და საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურა	67
9.1.	ტრანსპორტი	67
9.1.1.	სარკინიგზო ტრანსპორტი	68
9.1.2.	საავტომობილო ტრანსპორტი	69
9.1.3.	გარე საავტომობილო ტრანსპორტი	69
9.1.4.	საზღვაო ტრანსპორტი	70
9.1.5.	საჰაერო მიმოსვლა	70
9.2.	კავშირგაბმულობა	71
9.3.	საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურა	71
9.3.1.	წყალსადენ-კანალიზაცია	71
10.	გამწვანება, კეთილმოწყობა და ეკოლოგიური სიტუაცია	76
11.	საზოგადოებრივი და სოციო-კულტურული დანიშნულების ობიექტები	82
12.	საცხოვრებელი ფონდი და მისი მდგომარეობა	86
13.	ქალაქის განვითარების ზოგადი და დარგობრივი პროგნოზი	89
14.	ქალაქის ტერიტორიის სარეკომენდაციო ადმინისტრაციული დაყოფა და საზღვრები	90
15.	ქალაქის სივრცითი წყობა, საზოგადოებრივი სივრცეები და ცენტრები	92
16.	ურბანული განვითარების ტენდენციები, პრობლემები და კონფლიქტური სიტუაციები	93
17.	ქ. ბათუმის განვითარების ქალაქგეგმარებითი წინადადებები, ეტაპები და რიგითობა	97
დანართი 10-1	ქალაქ ბათუმის საჯარო სკოლების მონაცემები	99
დანართი 10-2	ქალაქ ბათუმში არსებული სპორტული მოედნების ნუსხა	100
დანართი 10-3	არსებული ზავშვთა გასართობი მოედნები (საქანელები)	102
დანართი 10-4	სასტუმროები	103
დანართი 10-5	კვების ობიექტები	105
დანართი 10-6	კაფე-ბარები	108
დანართი 10-6	აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე არსებული სახელმწიფო და კერძო უმაღლესი სასწავლებლები	111
დანართი 10-7	ქ. ბათუმის გეოლოგიური და სეისმური პირობები	112

I. მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის აღწერა

ქ. ბათუმის მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალების ფარგლებში დამუშავებულია ოთხი ურთიერთდაკავშირებული დოკუმენტი:

- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ტექსტური ნაწილი;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ზონირების ნაწილი;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის **საინჟინრო ნაწილი**;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის **თემატური ნაწილი**;

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის **ტექსტური ნაწილი** მოიცავს:

- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის აღწერას;
 - მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის განმარტებით ბარათს;
 - მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასებას;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის განხორციელების ეტაპებს და რიგითობას.

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის **ზონირების ნაწილი** მოიცავს ტერიტორიის ზოგად ფუნქციურ ზონებად დაყოფას, რომელიც:

ა) ტერიტორიას ზონებად დაყოფს მინათსარგებლობის ტიპის მიხედვით და განსაზღვრავს მინათსარგებლობისა და განაშენიანების ძირითად ასპექტებს;

ბ) ზონირების რუკის დეტალიზაციას განსაზღვრავს, როგორც რეზულტატს ჩატარებული მრავალკრიტერიუმის ანალიზისა და მიღებულ მოთხოვნათა ტრანსფორმაციის ტერიტორიულ ჭრილში;

გ) რეალისტურად ასახავს ქალაქის განვითარების არსებულ ვითარებას, მათ შორის, უახლესი განვითარების პერსპექტივას, რაც ადგილობრივი ხელისუფლებისათვის სივრცით-ტერიტორიული ასპექტების მქონე გადაწყვეტილებების მიღებისა და მშენებლობის ნებართვის გაცემის საფუძველი გახდება.

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის **საინჟინრო ნაწილი** მოიცავს:

ა) საპროექტო ტერიტორიაზე წყალმომარაგებისა და საყოფაცხოვრებო წყალარინების ძირითადი ქსელების რუკას;

ბ) საპროექტო ტერიტორიაზე ელექტრომომარაგების ძირითადი ქსელების რუკას;

გ) საპროექტო ტერიტორიაზე ბუნებრივი აირით მომარაგების ძირითადი ქსელების რუკას;

დ) საპროექტო ტერიტორიაზე სანიაღვრე წყალარინელების ძირითადი ქსელების რუკას;

ე) საპროექტო ტერიტორიაზე ძირითადი გზებისა და ქსელების რუკას, მათ შორის იმ საავტომობილო გზების რუკას, რომელთა გაფართოება-გაგრძელება ანდა ახალად მშენებლობა დაგეგმილია საპროექტო ტერიტორიაზე.

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის **თემატური ნაწილი** წარმოდგენილია გრაფიკული სახით და იგი მოიცავს:

ა) ქალაქის ადგილს ქვეყნისა და რეგიონის სტრუქტურაში;

ბ) ქალაქის ტოპოგეოდეზიურ რუკას;

გ) ქალაქის სამისამართო რუკას;

დ) ქალაქის ისტორიულ რუკებს (ქალაქის საარქივო მასალებიდან);

ე) ქალაქგეგმარებით პროექტებს:

ვ) ქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებს და ტერიტორიულ პარამეტრებს, იმ ტერიტორიების გათვალისწინებით, რომლებიც უნდა მოექცეს თვითმმართველ ქ. ბათუმის ადმინისტრაციულ საზღვრებში.

ზ) მოსახლეობის განაწილებასა და სიმჭიდროვეს;

თ) მრეწველობის, სასაწყობო მეურნეობის და დასაქმების ზონების რუკას;

ი) საცხოვრებელ ზონებსა და მათ ტიპებს;

კ) საზოგადოებრივ და სოცო-კულტურული ობიექტების რუკას;

ლ) ქალაქის გამწვანებულ ტერიტორიებს;

მ) ახალმშენებლობის, რეკონსტრუქციის და დაცვის ზონების ლოკალიზაციას;

ნ) პრობლემური და საკონფლიქტო ზონების და ობიექტების განლაგების რუკას;

ო) ტერიტორიული და გეგმარებითი რეზერვების სტრუქტურასა და შემადგენლობას;

პ) ზოგადსაქალაქო გეგმარებითი კარკასს და მისი ელემენტების რანჟირებას;

ჟ) ქალაქის იერსახის მახასიათებელ ელემენტებს;

რ) გაშენებული და გაუშენებელი ტერიტორიების საზღვრების რუკას;

ს) გადაუდებელ (I რიგის) ქალაქმშენებლობითი ქმედებების რუკას.

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმა ეფუძვნება **წინასაპროექტო კვლევას**, რომელიც მოიცავს:

ა) ფიზიკური გარემოს კვლევას.

ბ) დოკუმენტურ კვლევას.

გ) ტექნიკურ-ეკონომიკურ დასაბუთებას;

საპროექტო სამუშაოების შედეგი წარმოდგენილია როგორც მყარი ასლების, ასევე ელექტრონული სახით. ელექტრონული ფორმა წარმოდგენილია მუდმივგანახლებადი გეომონაცემთა ბაზისა და მისი მართვის საინფორმაციო სისტემის სახით,

II. განმარტებითი პარატი

ქ. ბათუმის მინათსარგებლობის გენერალური გეგმა შედგენილია გის და დზ საკონსულტაციო ცენტრ “გეოგრაფიკის” მიერ 2008 წელს თანახმად შესაბამისი გეგმარებითი დავალებისა. გენერალური გეგმის დებულებები და საპროექტო გადაწყვეტილებები ეყრდნობა ისეთ ფუძემდებელ საკანონმდებლო-ნორმატიულ დოკუმენტებს, როგორცაა:

- „საქართველოს კანონი სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“;
- საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის ბრძანებას №1-1/1254 08.07.2008-ს „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებების“ დამტკიცების თაობაზე (მოქმედებაშია 2008 წლის 10 სექტემბრიდან);
- საქართველოს მთავრობის 11.08.2005-ს №140 დადგენილება “მშენებლობის ნებართვის გაცემის წესისა და სამსენებლო პირობების შესახებ” (განახლებულია და მოქმედებს 2008 წლის 1 ოქტომბრიდან).

ქ. ბათუმის მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალების ფარგლებში დამუშავებულია ოთხი ურთიერთდაკავშირებული დოკუმენტი:

- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ტექსტური ნაწილი;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ზონირების ნაწილი;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის საინჟინრო ნაწილი;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის თემატური ნაწილი;

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ტექსტური ნაწილი მოიცავს:

- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის აღწერას;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის განმარტებით ბარათს;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასებას;
- მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის განხორციელების ეტაპებს და რიგითობას.

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ზონირების ნაწილი მოიცავს ტერიტორიის ზოგად ფუნქციურ ზონებად დაყოფას, რომელიც:

ა) ტერიტორიას ზონებად დაყოფს მინათსარგებლობის ტიპის მიხედვით და განსაზღვრავს მინათსარგებლობისა და განაშენიანების ძირითად ასპექტებს;

ბ) ზონირების რუკის დეტალიზაციას განსაზღვრავს, როგორც რეზულტატს ჩატარებული მრავალკრიტერიუმიანი ანალიზისა და მიღებულ მოთხოვნათა ტრანსფორმაციის ტერიტორიულ ქრილში;

გ) რეალისტურად ასახავს ქალაქის განვითარების არსებულ ვითარებას, მათ შორის, უახლესი განვითარების პერსპექტივას, რაც ადგილობრივი ხელისუფლებისათვის სივრცით-ტერიტორიული ასპექტების მქონე გადაწყვეტილებების მიღებისა და მშენებლობის ნებართვის გაცემის საფუძველი გახდება.

თვითმმართველ ქ. ბათუმის ტერიტორიის ზოგად ფუნქციურ ზონებად დაყოფასა სავალდებულო გეგმარებით პრინციპად დადგენილია, რომ „თვითმმართველი ქალაქის - ბათუმის ტერიტორიაზე მდებარე მიწის ნაკვეთებისათვის გამწვანებისა და დასვენების ადგილების სტატუსის მინიჭების შესახებ“ თვითმმართველი ქალაქის - ბათუმის 2007 წლის 28 დეკემბრის №163

განკარგულებით გათვალისწინებული მიწის ნაკვეთები მიეკუთვნოს სარეკრეაციო ზონას. ზოგად ფუნქციური ზონირების რუკას თან ახლავს სარეკრეაციო ზონას მიკუთვნებული ობიექტების (გამწვანებული ტერიტორიების) ტოპოგეოდე-ზიური კოორდინატები.

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის საინჟინრო ნაწილი მოიცავს:

ა) საპროექტო ტერიტორიაზე წყალმომარაგებისა და საყოფაცხოვრებო წყალარინების ძირითადი ქსელების რუკას;

ბ) საპროექტო ტერიტორიაზე ელექტრომომარაგების ძირითადი ქსელების რუკას;

გ) საპროექტო ტერიტორიაზე ბუნებრიბივი აირით მომარაგების ძირითადი ქსელების რუკას;

დ) საპროექტო ტერიტორიაზე სანიაღვრე წყალარინელების ძირითადი ქსელების რუკას;

ე) საპროექტო ტერიტორიაზე ძირითადი გზებისა და ქსელების რუკას, მათ შორის იმ საავტომობილო გზების რუკას, რომელთა გაფართოება-გაგრძელება ანდა ახალად მშენებლობა დაგეგმილია საპროექტო ტერიტორიაზე.

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის თემატური ნაწილი წარმოდგენილია გრაფიკული სახით და იგი მოიცავს:

ა) ქალაქის ადგილს ქვეყნისა და რეგიონის სტრუქტურაში;

ბ) ქალაქის ტოპოგეოდეზიურ რუკას;

გ) ქალაქის სამისამართო რუკას;

დ) ქალაქის ისტორიულ რუკებს (ქალაქის საარქივო მასალებიდან);

ე) ქალაქგეგმარებით პროექტებს;

ვ) ქალაქის ადმინისტრაციულ საზღვრებს და ტერიტორიულ პარამეტრებს, იმ ტერიტორიების გათვალისწინებით, რომლებიც უნდა მოექცეს თვითმმართველ ქ. ბათუმის ადმინისტრაციულ საზღვრებში.

ზ) მოსახლეობის განაწილებასა და სიმჭიდროვეს;

თ) მრეწველობის, სასაწყობო მეურნეობის და დასაქმების ზონების რუკას;

ი) საცხოვრებელ ზონებსა და მათ ტიპებს;

კ) საზოგადოებრივ და სოციო-კულტურული ობიექტების რუკას;

ლ) ქალაქის გამწვანებულ ტერიტორიებს;

მ) ახალმშენებლობის, რეკონსტრუქციის და დაცვის ზონების ლოკალიზაციას;

ნ) პრობლემური და საკონფლიქტო ზონების და ობიექტების განლაგების რუკას;

ო) ტერიტორიული და გეგმარებითი რეზერვების სტრუქტურასა და შემადგენლობას;

პ) ზოგადსაქალაქო გეგმარებითი კარკასს და მისი ელემენტების რანჟირებას;

ჟ) ქალაქის იერსახის მახასიათებელ ელემენტებს;

რ) გაშენებული და გაუშენებელი ტერიტორიების საზღვრების რუკას;

ს) გადაუდებელ (I რიგის) ქალაქმშენებლობითი ქმედებების რუკას.

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა ეფუძვნება წინასაპროექტო კვლევას, რომელიც მოიცავს:

ა) ფიზიკური გარემოს კვლევას.

ბ) დოკუმენტურ კვლევას.

გ) ტექნიკურ-ეკონომიკურ დასაბუთებას;

ფიზიკური გარემოს კვლევა მოიცავს:

– საპროექტო ტერიტორიის ორთოფოტო სურათს არსებული მდგომარეობით;

- საპროექტო ტერიტორიის ტოპოგეოდეზიურ რუკას;
- საპროექტო ტერიტორიის ზოგად გეოლოგიურ და სეისმურ მონაცემებს;
- საპროექტო ტერიტორიის ზოგად კლიმატურ (ბუნებრივი ნალექების, ქარის, მზის გამოსხივების) მონაცემებს;
- საპროექტო ტერიტორიის არსებული ბუნებრივი ფასეულობების მონაცემებს;
- საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლების მონაცემებს;
- საპროექტო ტერიტორიის არსებულ ეკოლოგიურ მონაცემებს;
- საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული წყალსადინის და საყოფაცხოვრებო წყალარინების ძირითად ქსელს;
- საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული ელექტრომომარაგების ძირითად ქსელს;
- საპროექტო ტერიტორიაზე არსებულ ბუნებრივი აირით მომარაგების ძირითად ქსელს;
- საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული სანიაღვრე წყალარინების ძირითად ქსელს;
- საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული ძირითადი გამჭოლი გაზების და ქუჩების ქსელს;

დოკუმენტური კვლევა მოიცავს საპროექტო ტერიტორიაზე, მისი დაგეგმარებისათვის საჭირო, არსებული ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტების სამართლებრივი აქტების, სამართლებრივი რეჟიმების და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მონაცემებს, დაკავშირებულ ანალიტიკურ და სამეცნიერო მასალებს.

ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება მოიცავს საპროექტო ტერიტორიის ძირითად მიზნებს, ამოცანებს და დაგეგმვრების მიზანშეწონილობას.

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის წინასაპროექტო კვლევის შედეგები წარმოდგენილია ტექსტური სახით და იგი ასახავს თვითმმართველ ქ. ბათუმის პერსპექტიული განვითარების ხედვას. თავის მხრივ თვითმმართველ ქ. ბათუმის პერსპექტიული განვითარების ხედვა ეფუძვნება კვლევას და შეფასებას, რომელიც დაკავშირებულია:

- ქალაქის როლის შეფასებასთან ქვეყნის განსახლების სისტემაში;
- არსებული ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციის, კომუნალური და დარგობრივი კონცეფციების, სტრატეგიების, პროგრამებისა და პროექტების ანალიზთან;
- ტერიტორიების ფუნქციონირების შესწავლასთან ქალაქგეგმარებითი კვლევის მიხედვით;
- ქალაქის მორფოლოგიური სტრუქტურის შესწავლასთან ზონირების რუკების შესადგენად;
- დაინტერესებული მხარეებისათვის ანალიზის შედეგების გაცნობასთან და სამუშაო შეხვედრებისა და განხილვების ორგანიზებასთან;
- „სივრცითი განვითარების ხედვის“ შემუშავებას, რომელიც გულისხმობს:
- კვლევის ფაზაში აკუმულირებული მასალისა და ინფორმაციის თავმოყრას და ანალიზს შემდეგი სქემის გამოყენებით:
- რა არის ქალაქის ძლიერი მხარეები, როგორია მისი უპირატესობა სხვა დასახლებულ პუნქტებთან შედარებით;
- რას წარმოადგენს ქალაქის სუსტი მხარეები და რით ჩამორჩება იგი პოტენციურ კონკურენტებს;
- რა ხელსაყრელი წინაპირობები არსებობს ქალაქის მომავალი განვითარებისათვის;

- რა პოტენციური საფრთხეები არის მოსალოდნელი მომავალში ტერიტორიების განვითარებისათვის;
- სივრცითი განვითარების ხედვის შემუშავებას პრიორიტეტების რანჟირებით;
- სამუშაო შეხვედრების მოწყობას ადგილობრივი თვითმმართველობის, საზოგადოებრიობისა და ეკონომიკური სექტორის წარმომადგენელთა მონაწილეობით, სადაც დაზუსტდა „სივრცითი განვითარების ხედვა“;
- „ხედვის“, როგორც რეალისტური დოკუმენტის შექმნას, რომელიც წარმოდგენილია კონკრეტული რეკომენდაციებით ადგილობრივი ხელისუფლებისათვის იმ საკითხებთან დაკავშირებით, რომლებიც გამოიკვეთება კვლევის პროცესში, როგორც პრობლემური ტერიტორიის განვითარებისათვის, როგორც გაუმჯობესების პოტენციალის შემცველი და სხვა ასპექტები ადგილობრივ მოთხოვნათა შესაბამისად.

ამასთან ერთად ხედვა მოიცავს:

- ა) ქალაქის ადგილს ქვეყნის, რეგიონისა და აგლომერაციის განსახლების სისტემაში;
- ბ) ქალაქის განვითარების ისტორიულ რეტროსპექტივას;
- გ) ქ. ბათუმის და მისი მიდამოების ბუნებრივ-კლიმატურ მაჩვენებლებს;
- დ) კლიმატურ პირობებს;
- ე) ჰიდროქსელებს და ზედაპირული წყლების ეკოლოგიურ მდგომარეობას;
- ე) საჰაერო აუზს;
- ვ) ნაპირდაცვას;
- ზ) წინაწლებში შესრულებულ ქალაქგეგმარებით დოკუმენტაციას;
- თ) ქალაქის მართვის სამართლებრივ საფუძვლებს;
- ი) ქალაქის მინათსარგებლობის სტრუქტურას და ტენდენციებს;
- კ) მოსახლეობას და დემოგრაფიულ ტენდენციებს;
- ლ) თანამედროვე მრეწველობას და ეკონომიკურ დინამიკას;
- მ) სატრანსპორტო და საინჟინრო-ტექნიკურ ინფრასტრუქტურას:
 - მ.ა. ტრანსპორტს:
 - მ.ა.ა) სარკინიგზო ტრანსპორტს;
 - მ.ა.ბ) საავტომობილო ტრანსპორტს;
 - მ.ა.გ) გარე საავტომობილო ტრანსპორტს;
 - მ.ა.დ) საზღვაო ტრანსპორტს;
 - მ.ა.ე) საჰაერო მიმოსვლას;
 - მ.ბ) კავშირგაბმულობას;
 - მ.გ) საინჟინრო-ტექნიკურ ინფრასტრუქტურას;
 - მ.გ.ა) წყალსადენ-კანალიზაციას.
- ნ) გამწვანებას, კეთილმოწყობას და ეკოლოგიური სიტუაციას;
- ო) საზოგადოებრივი და სოციო-კულტურული დანიშნულების ობიექტებს;
- პ) საცხოვრებელ ფონდს და მისი მდგომარეობას;
- ჟ) ქალაქის განვითარების ზოგად და დარგობრივ პროგნოზს;
- რ) ქალაქის ტერიტორიის სარეკომენდაციო ადმინისტრაციულ დაყოფა და საზღვრებს;
- ს) ქალაქის სივრცით წყობას, საზოგადოებრივ სივრცეებს და ცენტრებს;
- ტ) ურბანული განვითარების ტენდენციებს, პრობლემებს და კონფლიქტურ სიტუაციებს;
- უ) ქ. ბათუმის განვითარების ქალაქგეგმარებით წინადადებას.

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ტექსტური ნაწილი წარმოდგენილია ტექსტის სახით ცალკე დოკუმენტად, ხოლო ზონალური, საინჟინრო და თემატური ნაწილი წარმოდგენილია ერთიანი დოკუმენტის, გრაფიკული ნაწილის სახით.

საპროექტო სამუშაოების შედეგი წარმოდგენილია როგორც მყარი ასლების, ასევე ელექტრონული სახით. ელექტრონული ფორმა წარმოდგენილია მუდმივგანახლებადი გეომონაცემთა ბაზისა და მისი მართვის საინფორმაციო სისტემის სახით, რაც იმას ნიშნავს, რომ შექმნილია ე.წ. „ცოცხალი“ მუდმივგანახლებადი ციფრული მინათსარგებლობის გენერალური გეგმა.

საბოლოო პროდუქცია – ქ. ბათუმის მინათსარგებლობის გენერალური გეგმა წარმოდგენილია თანამედროვე სივრცითი-საინფორმაციო სისტემების მოთხოვნების შესაბამის ფორმატში, მისი, როგორც ერთიანი გეომონაცემთა ბაზის, მუდმივი განახლებისა და გამდიდრების შესაძლებლობით.

III. მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასება (საქიანობის) შეფასება.

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასება შესაძლებელია განხორციელდეს რამდენიმე კრიტერიუმის მიხედვით. ეს კრიტერიუმები დაკავშირებულია დასახლების სივრცითი მოწყობის სხვა და სხვა მახასიათებელთან, კერძოდ: ოპტიმალური ფუნქციური ზონირება, სატრანსპორტო და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის მიზანშეწონილი განვითარება, ქალაქის განვითარების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება, ქალაქის სივრცით-კომპოზიციური ნიშნის სრულყოფა და სხვა.

თანამედროვე ურბანისტიკის თეორიის და პრაქტიკის გამოცდილების გათვალისწინებით შესაძლებელია დანამდვილებით ითქვას, რომ ზემოდ ჩამოთვლილი კრიტერიუმების მიხედვით ქალაქის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება შესაძლებელია მხოლოდ ამ ქალაქის სწორი და სიღმისეული წინასაპროექტო კვლევის ჩატარების საფუძველზე. ამ კვლევის შედეგად გამოვლინდა ქ.ბათუმის ძლიერი და სუსტი მხარეები, მისი პერსპექტიული განვითარების აქტუალური საკითხები და პრობლემები. ყოველივე ეს ასახულია მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ტექსტურ ნაწილში — „ქ.ბათუმის პერსპექტიული განვითარების ხედვაში“.

ხედვის შემუშავების შედეგად ნათელი გახდა, თუ რა პრინციპებს უნდა ეყრდნობიდა ქალაქის ტერიტორიების ზონირება, ქალაქის გეგმარებითი სტრუქტურის არსი და მისი განვითარების მიმართულებები, საინჟინრო ინფრასტრუქტურის არსებული მდგომარეობა, მისი რეაბილიტაციის და განვითარების აქტუალური საკითხები, დადგინდა ქალაქის ეკოლოგიური მდგომარეობის მაჩვენებლები, დამცავი ზონების დისლიკაცია, კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტები და დამცავი ზონების საზღვრები, ტურისტულ-სარეკრეაციო კომპლექსის პრობლემები და განვითარების ტენდენციები და სხვა.

წინამდებარე მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ერთერთი ყველაზე ძლიერ მხარეს წარმოადგენს ის გარემოება, რომ იგი შესრულებულია თანამედროვე გეოინფორმაციული სისტემების გამოყენებით. გეოინფორმაციული სისტემების გამოყენება უზრუნველყოფს ისეთ უპირობო უპირატესობებს, როგორცაა გრაფიკული მასალის — რუკების სიზუსტის უმაღლესი ხარისხი, ერთიანი გეომონაცემთა ბაზის მეშვეობით ნებისმიერი ინფორმაციის სწრაფი ძიება, ობიექტების მაჩვენებლების მიღება და ზოგადად, გენერალური გეგმის საინფორმაციო ბაზაში ოპერატიული ცვლილებების შეტანა, განარაღებული გეგმის კორექტირება და მუდმივი განახლება.

წარმოდგენილ მინათსარგებლობის გენერალურ გეგმის განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს „ქ.ბათუმის ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების რეგულირების წესები“, რომლებიც ეფუძნება შესაბამის ძირითად დებულებებს. ყოველივე ზემოდაღნიშნული: ურთიერთდაკავშირებული ქალაქის განვითარების პერსპექტიული ხედვა, ზონირების ნაწილი (ძირითადი და თემატური რუკები), ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების რეგულირების წესები და თანამედროვე გეოინფორმაციულ სისტემებზე დაყრდნობილი პროექტირების ტექნოლოგია, უდაოდ უზრუნველყოფენ წინამდებარე „ქ.ბათუმის მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის“ ეფექტიანობის (ხეირიანობის) მაღალ ხარისხს.

IV. ქ. ბათუმის პერსპექტიული განვითარების ხედვა

1. ქალაქის ადგილი ქვეყნის, რეგიონისა და აგლომერაციის განსახლების სისტემაში

ისტორიულად, **ბათუმის** საერთაშორისო მნიშვნელობაზე მეტყველებს ის გარემოება, რომ XIX საუკუნის შუახანებიდან ევროპული ქვეყნები აქ აფუძნებდნენ თავის საკონსულოებს და სავაჭრო წარმომადგენლობებს. **რუსეთის** საკონსულო 1856 წელს გაიხსნა, თუმცა ამგვარი მცდელობები ადრეც იყო – პირველად ეს საკითხი, **იმერეთის** მეფის **დავით II-ს** (1784–1789) თხოვნით, 1789 წელს დაუსვამს ცნობილ პოეტს და დიპლომატს **ბესარიონ გაბაშვილს რუსეთის** გენერალ-ფელდმარშალ **გრ. პოტიომკინის** წინაშე – **ბათუმის** პორტიდან ტყვეების გაყიდვისაგან **იმერეთის** სამეფოს დაცვის მიზნით. 1846 წელს, ამ საკითხს **ამიერკავკასიაში** მეფისნაცვალ **მ. ვორონცოვი** დაუბრუნდა, მაგრამ, უშედეგოდ. მოგვიანებით, **ბათუმში იტალიისა და სპარსეთის** საკონსულოები იხსნება.

XIX ს-ს 70 წლებიდან **ბათუმი** წარმოადგენდა **ლაზისტანის საფაშოს** მთავარ ადმინისტრაციულ ცენტრს. აქ იჯდა **მუთასარიფი** (გუბერნატორი), რომელიც იმავდროულად, ქ. **ბათუმის** მმართველი იყო. **ლაზისტანის საფაშოს მუფტის** რეზიდენციაც **ბათუმში** იყო.

1878 წლის 20 სექტემბერს, **ბათუმის** შემოერთების ერთი თვის თავზე, **კავკასიის** მეფისნაცვალმა დაამტკიცა **ბათუმის** ოლქის დროებითი წესდება, რომლის მუხლ VII თანახმად, **ბათუმმა** მიიღო „სანავსადგურო ქალაქის“ სტატუსი. დროებითი წესდების მუხლი VIII ადგენდა (ორიგინალის ლექსიკა და სტილი დაცულია – ვ.ვ.):

„ადმინისტრაციულის მხრივ ბათუმის მაზრას შეადგენს სანავსადგურო ქალაქი ბათუმი და სამი ოკრუგი; თითო ოკრუგი კი სამ უჩასტკად არის გაყოფილი.

ა) ბათუმის ოკრუგი შესდგება: ბათუმის, კინტრიძის და გონიოს უჩასტკებისაგან.

ბ) ართვინის – არტანუჯის, ართვინის და შავშეთის უჩასტკებისაგან.

გ) აჭარის ოკრუგი შესდგება: ზემო აჭარის, ქვემო აჭარის და მაჭახელის უჩასტკებისაგან.“

1878 წლიდან 1882 წლამდე **ბათუმი** ითვლებოდა ოლქის ადმინისტრაციულ ცენტრად; 1883–1903 წ.წ. ბათუმი უშუალოდ **ქუთაისის** გუბერნიის მმართველობას დაექვემდებარა.

ამის შემდეგ **ბათუმის** სტატუსი არაერთგზის შეიცვალა, მაგრამ მისი ადმინისტრაციულ-მმართველობითი როლი არასდროს დაცემულა.

თანამედროვე ეპოქაში, ქ. **ბათუმის** სოციალურ-ეკონომიკური და ურბანული განვითარების პერსპექტივები, მისი ადგილი დასახლებათა ტაქსონომეტრიულ სისტემაში დაკავშირებულია საქართველოს ახლებურად გაგებულ გეოპოლიტიკურ როლთან. **საქართველო** ხდება **სამხრეთ კავკასიის** საკვანძო ქვეყანა, უწინარესად, **აზერბაიჯანისა და ცენტრალური აზიის** ნავთობ-პროდუქტების დასავლეთის ქვეყნებში ექსპორტის თვალსაზრისით.

ამგვარ კონცეფციას ემსახურება რამდენიმე მსხვილმასშტაბიანი პროგრამა და პროექტი, რომლებშიც ამა თუ იმ ფორმით, ქ. **ბათუმიცაა** ჩართული. ზოგი მათგანის განხორციელება დაწყებულია, ზოგის სასტარტო პირობები მუშავდება. ასეთ პროექტებს შორის გამოირჩევა **ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი** – (TRACECA), რომლის იდეოლოგია და მნიშვნელობა კარგადაა ცნობილი ქართული საზოგადოებრიობისა და სამეცნიერო წრეებისათვის.

მეორე პროგრამა – **ნავთობისა და გაზის სახელმწიფოთაშორისო ტრანსპორტირება ევროპი-საკენ** მოქმედებს 1995 წლიდან. მისი მიზანია მილსადენების არსებული სისტემებისა და მომ-

სახურე ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია, რეკონსტრუქცია და ენერგოდერეფნის შეუფერხებელი ფუნქციონირება.

ანალოგიურ მიზნებს ემსახურება უფრო ფართე სპექტრის მომცველი „აბრეშუმის დიდი გზის“ აღორძინების იდეა.

პან-ევროპული სატრანსპორტო არეალის (PETRA) პროექტი ორიენტირებულია შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნების საერთო ევროპული მულტიმოდალური სატრანსპორტო გადაზიდვების სისტემის ჩამოყალიბებაზე.

საქართველოსთვის დიდი მნიშვნელობა აქვს „ავტობანის“ პროექტს – **„წითელი ხიდი – ფოთი“**. ამ გზის ტრასირების შესაძლო 3 ვარიანტიდან – ჩრდილოეთის, ცენტრალური და სამხრეთის – ასარჩევია ისეთი, რომელიც გადაჭრის გეოპოლიტიკურ ამოცანათა კომპლექსს და არა ერთ, თუნდაც მეტად მნიშვნელოვან ასპექტს.

ზემოხსენებული და სხვა პროგრამები თუ პროექტები უშუალო გავლენას ახდენს ქ. **ბათუმის** განვითარების პერსპექტივებზე. **ბათუმის** ზონა ერთადერთია **საქართველოში**, სადაც ხდება სახმელეთო (სარფის სასაზღვრო-გამშვები პუნქტი) და საზღვაო (**ბათუმის** პორტი) ტრანსსასაზღვრო ფუნქციების ზედდება, რაც მნიშვნელოვან საგარეო-ეკონომიკურ, ლოჯისტიკურ კვანძს ქმნის. ამ კვანძის განვითარებას ხელს შეუწყობდა „ავტობანის“ **წითელი ხიდი – ფოთი** რამდენიმე შესაძლო ვარიანტიდან სამხრეთის მარშრუტის არჩევა, რაც გააძლიერებდა საქართველოს განსახლების სამხრეთის ღერძს **„გარდაბანი – მარნეული – ბოლნისი – ნალკა – ნინოწმინდა – ახალქალაქი – ასპინძა – ახალციხე – ადიგენი – ხულო – შუახევი – ქედა – ხელვაჩაური – ბათუმი“** (შესაძლო ვარიანტებით). ამ მიმართულების სასარგებლოდ მეტყველებს შემდეგი არგუმენტები:

- საქართველოს სტრატეგიული თვალსაზრისით ესაჭიროება განსახლების ცენტრალური და, არსებობდა, ერთადერთი ღერძის პარალელური „დუბლიორი“;
- სამხრეთის ღერძის გაჭრა ხელს შეუწყობს ქვემო ქართლის, **სამცხე-ჯავახეთის, ზემო აჭარის** სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას, „ურბანული ზრდის ფოკუსების“ გაჩენას, მოსახლეობის დასაქმებას;
- სამხრეთის მარშრუტის არჩევა დამატებითი არგუმენტი იქნებოდა **ქართულ-სომხური** პოლიტიკური ურთიერთობების ჰარმონიზაციის საქმეში. გასათვალისწინებელია, რომ საერთაშორისო კონვენციის „იმ სახელმწიფოთა სატრანზიტო ვაჭრობის შესახებ, რომელთაც არა აქვთ გასასვლელი ზღვაზე“ თანახმად, სომხეთის ტვირთების გასვლას შავ ზღვაზე, უწინარესად, ბათუმზე, ხელშეწყობა უნდა ჰქონდეს, რაც საქართველოსაც მნიშვნელოვან ეკონომიკურ მოგებას მოუტანს¹;
- სამხრეთი მარშრუტი **ბათუმი-ფოთის** ეკოლოგიურად მონყვლად მონაკვეთს აარიდებს ტრანზიტული, **ბათუმის** პორტისკენ და **თურქეთისკენ** მიმართული ტვირთების დიდ ნაწილს;
- გადარჩება **შიდა ქართლის, იმერეთის, სამეგრელოს, გურიისა** და **აჭარის** სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების ძვირფასი მიწის ფონდი.

სამხრეთის ვარიანტის მნიშვნელობა განსაკუთრებით აქტუალური გახდა 2008 წლის აგვისტოში, როდესაც **რუსეთის** აგრესიის შედეგად ფაქტობრივად განყდა **აღმოსავლეთ** და **დასავლეთ საქართველოს** დამაკავშირებელი სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალი. ქვეყანა შუაზე

1. კონვენცია უშვებს ტრანზიტული ტვირთების დაბეგვრას „< . . > მოსაკრებლებით, რომლებიც დაკავშირებულია ზედამხედველობის ხარჯებთან და ტრანზიტის მართვასთან“.

გახლეჩილი აღმოჩნდა. შავი ზღვის სანაპიროდან (და **ბორჯომის** ხეობიდანაც) დედაქალაქში მრავალრიცხოვანი ტურისტების დასაბრუნებლად გამოყენებულმა სამხრეთის მარშრუტმა – **ზემო აჭარის, მესხეთ-ჯავახეთისა** და **ქვემო ქართლის** გავლით – გამოავლინა ამ მიმართულების სრული ინფრასტრუქტურული მოუმზადებლობა. სავარაუდოა, რომ, მიმდინარე და მოსალოდნელი პოლიტიკური მოვლენების ფონზე, „სამხრეთის მარშრუტს“ სათანადო ყურადღება მიექცევა, რაც, როგორც ზემოთ ითქვა, აისახება ქ. **ბათუმიც** და მისი გავლენის ზონის ფუნქციურ-გეგმარებითს რეალიზებაში.

სამხრეთის ვარიანტის არჩევის შემთხვევაში, რაიონული ცენტრის – **ხელვაჩაურის** ტერიტორიაზე ბუნებრივად ჩამოყალიბდება მძლავრი სატრანსპორტო – კომუნიკაციური და სასაწყობო-ლოჯისტიკური კვანძი, რომელიც, უთუოდ, გავლენას იქონიებს თვით ქ. **ბათუმის** სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობაზე, ბათუმელების დასაქმებაზე და ქალაქის საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურის განვითარებაზე. საბოლოოდ, ამგვარი გადანაცვება კიდევ უფრო განამტკიცებს ქ. **ბათუმის** რანგს ქვეყნისა და შავი ზღვის რეგიონის განსახლების სისტემის ტაქსონომეტრიულ იერარქიაში.

გასათვალისწინებელია, რომ ადრე, სამხრეთის ვარიანტის სანინააღმდეგოდ, აშკარად თუ ქვეცნობიერად, მუშაობდა **აჭარაში** ავტორიტარული პოლიტიკური რეჟიმის არსებობა და აქ გაბატონებული ტოტალური, მსხვილმასშტაბიანი კორუფცია.

ზემოაღნიშნულ აშკარა დადებით მხარეებთან ერთად, ამ ვარიანტის უარყოფით მხარეებად რჩება სეზონური ბუნებრივ-კლიმატური პირობები – მაღალმთიანეთი, ზამთარში თოვლიანობა, რაც პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკურ მაჩვენებლებზე ახდენს გავლენას.

რაც შეეხება საკუთრივ ქ. **ბათუმის** მიდამოებს, აგლომერიების პროცესი აქ უფრო ფუნქციურ-გეგმარებითს ფორმებს იძენს, ვიდრე ფიზიკურს. დღეს უკვე აშკარაა, რომ **აჭარის** შავიზღვისპირეთის დასახლებები სულ უფრო მჭიდრო კავშირებს ავლენს. ეს კავშირებია შრომითი, სოციალურ-კულტურული, ტურისტულ-რეკრეაციული და სხვა. ამგვარ აგლომერიებას ხელს უწყობს საგზაო ქსელის განვითარება ქ. **ქობულეთიდან** ვიდრე **სარფამდე**, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის კარგად აწყობილი ფუნქციონირება და სოციალური ინფრასტრუქტურის სწრაფად განვითარებული ქსელი.

ამ თავისებურ აგლომერაციაში ქ. **ბათუმი** ინარჩუნებს თავის ტრადიციულ ადგილს და ეს მდგომარეობა მომავალშიც არ შეიცვლება.

2. ქალაქის განვითარების ისტორიული რეტროსპექტივა

დღევანდელი ბათუმის ტერიტორიაზე ადამიანის მოღვაწეობა აღინიშნება ძვ.წ. II–I ათასწლეულის მიჯნაზე, როდესაც მდ. ყოროლისწყლის შესართავში, მის მარცხენა ნაპირზე, ხის მორებით შემოზღუდული და თხრილებით გარშემორტყმული ტიპური კოლხური გორა-სამოსახლო ყალიბდება. VI საუკუნის შუა პერიოდში იმპერატორ იუსტინიანეს აქ ციხე აუგია, რომელიც ცნობილი იყო ლოსორიონის (Losorion) ან ლისირისის (Lisiris) სახელწოდებით.

ანტიკურ პერიოდში, პირველად არისტოტელე იხსენიებს ამ პუნქტს ბათუსის (Bathus)B სახელწოდებით, თუმცა შემდგომ ეს ტოპონიმი მხოლოდ მდინარეს შემორჩა. იმპერატორ ადრიანეს დროს აქ რომაელთა სამხედრო სადგური იყო განთავსებული. ფეოდალურ ხანაში ბათუმის ციხის („თამარის ციხის“) გარშემო სოფლის ტიპის დასახლება ვითარდება, თუმცა ამბროზი კონტარინი მას ქალაქად იხსენიებს. 1547 წელს ეს ტერიტორია ოსმალებმა დაიკავეს. ვახუშტი ბატონიშვილი (XVIII ს.) ამბობს: „ბათომი მცირე ქალაქი და ციხე კარგი“.

1819 – 1824 წ.წ. **რუსეთის** იმპერიაში მოგზაურობის აღწერისას **ჟაკ ფრანსუა გამბა** ადასტურებს: „თურქები ფლობენ < . . > ბათუმსაც. იგი მოხერხებული ნავსადგურია, სადაც სამასი ტონა წყალწყვის ხომალდები დაცულია ყოველგვარი ქარებისგან. სამწუხაროდ, ამ ნავსადგურს სრულიად ვერ იყენებენ ვერც ევროპელები და ვერც თვით თურქები, რადგანაც ფაშა, რომელიც მას განაგებს, დამოუკიდებლად თვლის თავს და თავის ტერიტორიაზე თავშესაფარს აძლევს საქართველოდან და კავკასიის მეზობლად მდებარე პროვინციებიდან გამოქცეულ ლტოლვილთ“.

XIX საუკუნის შუა პერიოდიდან **ოსმალეთის** ხელისუფლება, **შავი ზღვის** სანაპიროზე თავისი პოლიტიკური პოზიციების განმტკიცების მიზნით, გარკვეულ ყურადღებას აქცევს **ბათუმის** განვითარებას. ამ დროისათვის **ბათუმი** სავალალო სურათს წარმოადგენდა. იმ ხანის **ბათუმზე** თანამედროვე წერდა:

«Самый город представлял из себя в то время деревушку <...>. Лучшие дома были деревянные, крытые черепицей и построенные без всякого порядка безобразной кучей. Улиц в полном смысле этого слова не было, - были узкие корридоры, где нельзя разъехаться двум экипажам. Город казался вымершим, и только единственная набережная была оживлена, так как на ней помещались восточные кофейни и рестораны».

ქალაქში მოქმედებდა 3 მეჩეთი – „აზიზიე“, ანუ „სულტან ჯამე“, „მუფტიეს“ და „ახმედ-ფაშას“ ჯამეები; უკანასკნელი ხისა ყოფილა, რომლის ხანძრის შედეგად განადგურების შემდეგ აუგიათ ქვის „ორთა ჯამე“ (დღეს მოქმედებს). ფუნქციონირებდა **წმ. ნიკოლოზის** სახელობის მართლმადიდებლური „ბერძნული“ ეკლესია, სომხურ-კათოლიკური და გრეგორიანული ეკლესიები.

ქალაქში მოქმედებდა თურქული, ბერძნული, სომხური საეკლესიო სკოლები. ვიცე კონსულის **პ. ჯიუდიჩის** მცდელობა დაეარსებინა საერო სკოლა, რისთვისაც მან შეიძინა მიწის დიდი ნაკვეთი და გაიღო გარკვეული თანხა, უშედეგოდ დასრულდა.

კეთილმონყობით შედარებით გამოირჩეოდა ქალაქის ზღვისპირა უბანი, რომლის ქუჩები მოფენილი იყო ქვიშით. სანაპიროზე ჩამწკრივებული იყო მალაზიები, დუქნები, ყავახანები, ადმინისტრაციული შენობები, გუბერნატორის რეზიდენცია და ა.შ.

ტელეგრაფის მშენებლობა **ბათუმში** დაიწყო 1865 წელს; **ბათუმი** დაუკავშირდა **ტფილისს**, **ტრაპზონს**, **კონსტანტინეპოლს**.

ქალაქის რამდენიმე ადგილას მოწყობილი იყო სასაფლაოები; დასავლეთის მხრიდან ქალაქს უშუალოდ ეკვროდა დიდი სასაფლაო, სადაც ყოველგვარი სანიტარული პირობების გარეშე (ერთი არშინის სიღრმეზე) დაუკრძალავთ 30.000 თურქი ჯარისკაცი, რომლებიც ტიფით გარდაცვლილან.

XIX ს-ს მეორე ნახევარში მიმდინარეობს ქალაქის ცენტრის გადანაცვლება ყურეს დასავლეთ ნაწილში და უშუალოდ **ბათუმის კონცხზე**; 70-იან წლებში ქალაქის საზღვრებმა მიაღწია **ნურიე-გიოლის** ტბამდე. სულთან **აბდულ აზიზის** (1861–1876) მიერ გაცემულ ფირმანში ნათქვამია, რომ „ტრაპიზონის ვილაიეთის ვალიმ, ვეზირმა **ესედ მეჰმედ ემინ მეხლის ფაშამ**, თავის მოხსენებაში დასვა საკითხი ბათუმის ნავსადგურის ჩრდილო–დასავლეთ ნაწილში ახალი ქალაქის აშენების შესახებ, რომელიც იქნებოდა ლაზისტანის საფაშოს ცენტრი“. ამავე დოკუმენტში, ფაქტობრივად, განსაზღვრულია „ახალი ქალაქის“ გეგმარებითი წყობა და ძირითადი ქალაქთმშენებლობითი პარამეტრები – უთუოდ, იმდროინდელი ევროპული ქალაქგეგმარების გავლენით. ქალაქის დასაგეგმარებლად სულ გამოიყო დაახლოებით 42 ჰა ტერიტორია, „... რომელიც გეომეტრიის წესის მიხედვით ყველა მიმართულებით ქუჩების გაყვანით უნდა დაიყოს ნაწილებად. ქუჩის სიგანე 12 არშინი (დაახლოებით 8,5 მეტრი – ვ.ვ.) უნდა იყოს ...“.

აკესენტი ცაგარელი წერდა: „მაშინდელი ბათუმი ახლანდელი ჩვენი ქალაქის (ტფილისის – ვ.ვ.) აბანოების უბანს და აშპაშხანას მოგაგონებდათ თავის რამდენიმე მინარეთით, თუმცა რამდენიმე ევროპული სასტუმროც მოიპოვებოდა რიგიანად მოწყობილი, მეტადრე ფრანგული სასტუმრო „ფრანცია“, მაგრამ სიცოცხლით კი სდულდა ეს ნაოსმალეთარი ქალაქი: ვაჭრობა გაცხარებული იყო. ყავახანები და ლუდხანები ხალხით სავსე. მოძრაობა დიდი, გახურებული მუშაობა ახალ შენობებზე, ნავთსადგური რუსის და უცხოელი გემებით მთლად გაჭედილი“. **დ. ბაქრაძის** ცნობით, 1873 წლისათვის **ბათუმში** ითვლებოდა 800-მდე დუქანი.

თურქეთის ბატონობის ბოლო პერიოდის **ბათუმს** კარგად ახასიათებს **ნ. ნიკოლაძე**: „ცოდვა არ არის, ამისთანა ბუნებისაგან მდიდრად დაჯილდოებული ბოლაზი (ყურე – ვ.ვ.), რომელიც ალბ-მიცემობით აყვავებულ და გაბიზინებული უნდა იყოს, ასე ღარიბად გამოიყურებოდეს?“

1878 წელს, **რუსეთ-თურქეთის** ომის დასრულების შემდეგ, **ბერლინის ტრაქტატის** ძალით **ბათუმი რუსეთის** იმპერიის შემადგენლობაში შევიდა. (ილუსტრაცია–1). ძირითადად, **ინგლისის** ზენოლის შედეგად **რუსეთის** იმპერატორმა იგი „პორტო ფრანკოდ“, უბაჟო ვაჭრობის უფლების მქონე ქალაქად გამოაცხადა. **ბათუმის** ამგვარი სტატუსი ეწინააღმდეგებოდა **რუსეთის** ეკონომიკურ ინტერესებს **კავკასიაში** და ამიტომ „პორტო ფრანკოს“ სტატუსი 1886 წელს გაუქმდა.

რუსეთის იმპერიის ხელში **ბათუმის** გადასვლისთანავე იწყება ქალაქის სწრაფი განვითარება.

უპირველეს ყოვლისა, ჩასატარებელი იყო ჰიდრომელიორაციული სამუშაოები, რადგან მთელი **კახაბერის** დაბლობი დაჭაობებულ ტერიტორიას წარმოადგენდა. ამ საქმეს სათავეში ჩაუდგა გენერალი **ჟილინსკი**. 1882–1884 წ.წ. გაყვანილ იქნა მაგისტრალური სადრენაჟო არხი, ქალაქის სამხრეთისა და სამხრეთ-დასავლეთი ნაწილების დასაშრობად. მოგვიანებით მას რამდენიმე არხიც დაემატა, რამაც მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა ქალაქის ჰიდროგეოლოგიური მდგომარეობა – გრუნტის წყლების დონემ დაინია 1,07 მეტრიდან 3,73 მეტრამდე. ამ ღონისძიებებმა გზა გაუხსნა ქ. **ბათუმის** ტერიტორიულ ზრდა-განვითარებას – ძირითადად სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით.

1883 წელს **ბათუმი**, **ტფილისის** გავლით, რკინიგზის ხაზით **ბაქოს** უკავშირდება, ძირითადად, **ბაქოს** ნავთობპროდუქტების ექსპორტის მიზნით. 1907 წელს, **ბაქო-ბათუმის** ნავთობსადე-

ნის მშენებლობის დასრულების შემდეგ, **ბათუმის**, როგორც გარე ვაჭრობაზე ორიენტირებული პორტის, მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაიზარდა, თუმცა პირველი მსოფლიო ომის დროს მისი ეკონომიკური აქტიურობა მკვეთრად დაეცა.

1918 წელს ოსმალეთის ჯარები შევიდნენ **ბათუმში**; ხოლო **ბათუმის ხელშეკრულების** ძალით, ქალაქი გადაეცა ოსმალეთს. 1918 წელს **ბათუმში ინგლისის** საოკუპაციო ჯარი დგება. 1920 წლის ივლისში ბათუმი გადაეცა **საქართველოს დემოკრატიულ რესპუბლიკას**. 1921 წლიდან, **საქართველოს** გასაბჭოების პერიოდში, ქ. **ბათუმი აჭარის ავტონომიური საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკის** დედაქალაქია, ხოლო 2004 წლიდან – **აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის** ადმინისტრაციული ცენტრი.

Выпись изъ Берлинскаго трактата.

Ст. LVIII. Блистательная Порта уступаетъ Россійской Имперіи въ Азійи территоріи Ардалана, Карса и Батума, съ портомъ послѣднѣю, равно какъ и всю территорію, заключающуюся между прежнею русско-турецкою границею и слѣдующею пограничною чертою:

Новая граница, направляясь отъ Чернаго моря, согласно пограничной линіи, опредѣленной санъ-стефанскимъ договоромъ, до пункта къ сѣверо-западу отъ Хорды и къ югу отъ Артивина, продолжается по прямой линіи до р. Чороха, пересѣкаетъ эту рѣку и проходитъ къ востоку отъ Димшиена, слѣдуя по прямой линіи къ югу, на соединеніе съ русскою границею, обозначенною въ санъ-стефанскомъ договорѣ, въ пунктъ на югъ отъ Наримана, оставляя гор. Ольти за Россією. Отъ пункта, обозначеннаго близъ Наримана, граница поворачивается къ востоку, проходитъ чрезъ Тебренекъ, остающуюся за Россією, и доходитъ до Пенекъ-Чая.

Она идетъ по этой рѣкѣ до Бардуза, потомъ направляется къ югу, оставляя Бардузъ и Ючикіей за Россією. Отъ пункта, находящагося на западъ отъ деревни Карауланъ, граница направляется на Меджиджертъ, продолжается по прямому направленію до вершины горы Кассадатъ и слѣдуетъ по водораздѣлу притоковъ Аракса на сѣверъ и Мурадъ-су на югъ, до прежней русской границы.

Ст. LIX. ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ИМПЕРАТОРЪ Всероссийскій объявляетъ, что Его намѣреніе сдать Батумъ порто-франко по преимуществу коммерческимъ.

Въ Берлинѣ, воля тринадцатаго дня тысяча восемьсотъ семьдесятъ восьмого года.

Подписали: (М. П.) Горчаковъ, Шуваловъ, П. Убри.

(М. П.) Ф. Бисмаркъ, В. Бюловъ, Гоисчловъ.

(М. П.) Андраны, Каролы, Геймеразъ.

(М. П.) Ваддингтонъ, Сень-Валье, Г. Декре.

(М. П.) Биссонсфильдъ, Салисбери, Одо-Россель.

(М. П.) Л. Кертъ, Лонъ.

(М. П.) Ах. Каратодери, Мехмедъ-Али, Садуллахъ.

3. ქ. ბათუმის და მისი მიდამოების გუნებრივ-კლიმატური მაჩვენებლები

აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ცენტრი ბათუმი მდებარეობს შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე, მდ. ჭოროხის შესართავიდან ჩრდილოეთით გაშლილი კახაბერის დაბლობზე. ქალაქი გადაჭიმულია NE-დან SW-კენ 7 კილომეტრზე. მისი სიგანე ზღვის ნაპირიდან მთის ძირებამდე მერყეობს 1–2,5 კმ-მდე. ფართობი ადმინისტრაციულ საზღვრებში – 1 937 ჰა, აქედან განაშენიანებულია ორ მესამედზე მეტი. ბათუმი არის შავი ზღვის ერთ-ერთი უდიდესი ნავსადგური ჩვენს ქვეყანაში და რკინიგზის მაგისტრალის უკანასკნელი სადგური.

ქ. ბათუმის ამჟამინდელი ტერიტორია ზღვისპირა ვაკის, კახაბერის დაბლობის ნაწილია, რომელიც მდ. ჭოროხის ნატანით შეიქმნა. იგი დაჭაობებული და დაფარული იყო კოლხური ტიპის ტყით, სადაც ხარობდა მურყანი, ლაფონი, მუხა, კოლხური სურო, ეკალიჭი და სხვა სუბტროპიკული მცენარე. XX საუკუნეში ეს ბუნებრივი ლანდშაფტი ანთროპოგენური ფაქტორების გავლენით სრულიად შეიცვალა.

3.1. კლიმატური პირობები

ბათუმი და მისი მიდამოები, თავისი ნოტიო სუბტროპიკული კლიმატით, ყველაზე უფრო თბილი ადგილია შავი ზღვის კავკასიის სანაპიროზე. საშუალო წლიური ტემპერატურა – 14,80 C, ზამთარში – 7,50 C. წვიმიანი დღეების რაოდენობა წელიწადში – 160. ბათუმი ხასიათდება მაღალი ტენიანობით (საშუალო წლიური – 80%), იცის კოკისპირული წვიმები. საშუალო წლიური ნალექების რაოდენობა საკმაოდ მაღალია და 2 500 მმ-დან 3060 მმ-დე ფარგლებში მერყეობს. ქვემოთ მოყვანილ ცხრილში №3-1, ჩანს ამ მაჩვენებლების დინამიკა 2001 წლიდან 2005 წლამდე პერიოდში (შედარებისთვის, კადიქსში, ესპანეთი – 560 მმ, გიბრალტარში – 780 მმ, აიაჩოში, კუძული კორსიკა, საფრანგეთი – 630, პალერმოში, იტალია – 590, ვენეციაში, იტალია – 890 მმ).

ცხრილი 3-1

ნალექების წლიური რაოდენობა

დაკვირვების ზონა	2001წ.	2002წ.	2003წ.	2004წ.	2005წ.
ნალექების წლიური რაოდენობა, მ.მ. ბათუმი (კახაბერი)	3059	2827	2427	2717	3011
თოვლის საფარის მაქსიმალური სიმაღლე, სმ ბათუმი	1	17	1	22	9

წყარო: აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი 2006.

ბათუმში ტემპერატურა მკვეთრად არ მერყეობს. მდინარეები და ზღვა არასოდეს იყინება. გაზაფხულზე და ზაფხულში განუწყვეტლივ ქრის ნიავი, რომელიც მნიშვნელოვნად ანელებს სიცხეს.

XIX ს-ში ასე ახასიათებდნენ ბათუმის კლიმატს: „ჰავა ქალაქში თითქმის მთელი წლის განმავლობაში მეტად მავნეა, ხოლო მომაკვდინებელი ციება მძვინვარებს მთელი თავისი ულმობლობით. ამის გამო ზაფხულობით მცხოვრებლები ტოვებენ ქალაქს და მიდიან მთებში“.¹ ამასთან, არსებობდა აზრიც, რომ ბათუმის კლიმატი ხელს უწყობს მშრალი ბრონქიტის მკურნალობას.

სეისმური დარაიონების მიხედვით ქ. ბათუმი 7-ბალიან ზონას განეკუთვნება. ამ სიძლიერის მიწისძვრა დაფიქსირებულია 1959 წლის 20 მაისს. 1999 წლის 14 იანვრის თურქეთის 3-ბალიანმა

1. კომახიძე დ.ბ. ბათუმი. თბ., „საბჭოთა საქართველო“, 1968 (რუსულ ენაზე).

მინისძვრამ ბათუმის კონცხის სანაპირო ზონის წყალქვეშა ფერდზე გამოიწვია მყარი მასალის წყალქვეშა ზვავის წარმოქმნა და დაცურება ბათუმის კანიონში, რის შედეგადაც ზღვამ წაიღო 200 მ სიგრძისა და 50 მ სიგანის პლაჟი.

3.2. ჰიდროქსელი და ზედაპირული წყლების ეკოლოგიური მდგომარეობა

ქ. ბათუმის ტერიტორიის ბუნებრივ-ეკოლოგიური კომპლექსის პრობლემატიკა თან სდევს ამ ქალაქის განვითარების მთელ ისტორიას.

რუსეთის იმპერიასთან შემოერთებამდე კახაბერის დაბლობი, სადაც ბათუმი მდებარეობს, ჭაობებითა და ხშირი სუბტროპიკული (კოლხური) ტყის კორომებით იყო დაფარული. ეს ადგილები მალარიის კერას წარმოადგენდა და სამოსახლოდ უვარგისი იყო. ამიტომაც, რომ, ბათუმის შემოერთებისთანავე, რუსეთის ხელისუფლებამ აკრძალა ბრინჯის მოყვანა ქალაქის მიდამოებში და შეუდგა მსხვილმაშტაბიან სადრენაჟო-სამელიორაციო სამუშაოებს.

1882-1884 წ.წ. გაყვანილი იქნა ჟილინსკის სახელობის მაგისტრალური სადრენაჟო არხი, რომელიც განკუთვნილი იყო ქალაქის სამხრეთისა და სამხრეთ-დასავლეთის ნაწილების დასაშრობად. 1900-1902 წ.წ. მოეწყო ახალი სადრენაჟო არხები (Андреевский, Павловский, Ивановский). ამავე პერიოდში ამოვსებული იქნა ე.წ. «მცირე ტბა»; მის ადგილზე აშენდა სკოლა, კათოლიკური ეკლესია და საავადმყოფო. დამკვირვებელი იხსენებს: «სადაც ახლა კათოლიკური ეკლესიაა, აქ იყო განიერი ტბა სავსე გარეული ფრინველებით და აქ იცოდნენ ხოლმე სანადიროდ წასვლა მონადირეებმა < . . . >». ამგვარი ღონისძიებების შედეგად 1915 წლისათვის ბათუმში მალარიის კერები თითქმის მოიშპო.

ბათუმში ჰიდროქსელი საკმაოდ განვითარებულია – ქალაქის ფარგლებში არის რამდენიმე მცირე მდინარე და ტბა. ქ. ბათუმისა და მისი მიდამოების ტერიტორია დასერილია მცირე მდინარეებით: **ბარცხანა**, რომლის სიგრძე ბათუმის ტერიტორიაზე 1,8 კმ-ს შეადგენს და წყლის ხარჯი 2,4 კუბური მეტრია წამში; **ყორლისწყალი**, რომლის სიგრძე ბათუმის ტერიტორიაზე 1,9 კმ-ს შეადგენს და წყლის ხარჯი 3,3 კუბური მეტრია წამში; **კუბისწყალი**, რომლის სიგრძე ბათუმის ტერიტორიაზე 1,5 კმ-ს შეადგენს წყლის ხარჯი კი 1,3 კუბურ მეტრს წამში; ასევე მცირე მდინარეები **ანგისა** და **მეჯინისწყალი**. თუ არ მივიღებთ მხედველობაში **მდ. ჭოროხს**, რომელიც ქალაქის სამხრეთით მიედინება და მისი მხოლოდ ქვემო წელია საქართველოს ტერიტორიაზე, ბათუმში გამდინარე მდინარეები მცირეწყლიანებია. მათ წყალდიდობა ახასიათებს, განსაკუთრებით, კოკისპირული წვიმების დროს, უმეტესად შემოდგომაზე.

ამ მცირე მდინარეების მდგომარეობა არცთუ ისე სახარბიელოა. მათზე სრულფასოვანი დაკვირვება „საქჰიდრომეტრის“ მიერ არ წარმოებს. საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს მიერ 1998 წელს დამტკიცებული „დებულების წყლის რესურსების დაბინძურებით სახელმწიფოსთვის მიყენებული ზიანის დაანგარიშების შესახებ“ – „წყალშემკრები აუზის ეკოლოგიური მდგომარეობის მახასიათებელი კოეფიციენტი – Ka“ – ადასტურებს, რომ ქ. ბათუმის მცირე მდინარეები **ბარცხანა** და **ყორლისწყალი**, შავი ზღვის სანაპირო ზოლთან ერთად, შედის საქართველოს იმ 7 მდინარის რიგში, სადაც ხსენებული კოეფიციენტი მაქსიმუმს – 1,5-ს აღწევს, ხოლო მდინარის წყალი ხასიათდება, როგორც „განსაკუთრებით დაბინძურებული“.

სადღესოდ, შეიძლება ითქვას, რომ მცირე მდინარეების ქალაქმაფორმირებელი როლი გამოვლენილი სრულად არ არის. ქალაქის განვითარებისთვის ამ მდინარეების ქალაქგემარე-

ბით და ეკოლოგიურ გააზრებას დიდი მნიშვნელობა აქვს. ეს საკითხი ბათუმის მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ფარგლებში გადაწყდება.

ქალაქის ტერიტორიაზე გვხვდება, აგრეთვე, მცირე ტბები. მათ შორის შედარებით მოზრდილია ე.წ. ნურიე-გიოლის ტბა. ეს მისი თურქული სახელწოდებაა, რაც „ნათელ წყალს“ ნიშნავს. ტბა მდებარეობს ახლანდელ ახალგაზრდობის პარკში. იგი ოვალური ფორმისაა, მისი სიგრძე 270-360 მეტრამდეა, საშუალო სიგანე კი 140 მეტრს შეადგენს, სიღრმე 3-5 მეტრამდეა. წყლის სარკეს 5 ჰა ტერიტორია უჭირავს, წლის მოცულობა 150 კუბურ მეტრს შეადგენს. ეს ტბა წინათ უკავშირდებოდა ზღვას და მასში სხვადასხვა ჯიშის თევზები ბინადრობდა. ამჟამად კი ტბა ზღვისგან გამოყოფილია ვიწრო სახმელეთო ზოლით, რაც არღვევს ეკოლოგიურ ნონასწორობას და ზღვიდან თევზები ვეღარ შემოდიან. ამჟამად ნურიე-გიოლის ტბა ძირითადად ატმოსფერული ნალექებითა და გრუნტის წყლებით იკვებება. იქვე, ნურიენ გიოლის ტბის სიახლოვეს კიდევ ერთი პატარა ტბაა, რომელსაც თურქულად „სირაზ“-ი ეწოდებოდა და რომელიც ადრე უკავშირდებოდა როგორც ნურიე-გიოლის ტბას ასევე ზღვას. ამჟამად ეს კავშირიც დაბნულია და ეს ტბაც სავალალო მდგომარეობაშია, იგი სამშენებლო მასალის ნაგავსაყრელადაა ქცეული (ილ. 3-1).

უნდა აღინიშნოს, რომ მიუხედავად ბოლო პერიოდში ქალაქში ჩატარებული კეთილმოწყობის მნიშვნელოვანი სამუშაოებისა, გათვალისწინებულ არ იქნა ამ ტბების ჯაჭვის ბუნებრივ-ეკოლოგიური მნიშვნელობა. ეს ტბები ადრე ჰიდროგეოლოგიური რეჟიმის თავისებური რეგულატორების როლს თამაშობდა და ერთმანეთს აკავშირებდა კახაბერის დაბლობის ქარბტენიან ტერიტორიებს და შავ ზღვას. ამდენად, ახალგაზრდობის პარკში ყოფილი ნურიე-გიოლოსა და „სირაზის“ ტბების განმედა-კეთილმოწყობის სამუშაოების ჩატარების შემთხვევაში ეს მნიშვნელოვანი ეკოლოგიური გარემოება გასათვალისწინებელი უნდა იქნეს.

ბათუმის, როგორც საკურორტო ქალაქის მომავალს, დიდწილად გადაწყვეტს მის ფარგლებში ზღვის წყლის სანიტარულ-ეკოლოგიური მდგომარეობა. სადღეისოდ, ამ მხრივ, ბათუმის პლაჟებზე ზღვის წყალი სტანდარტებს არ პასუხობს. ზღვის წყლის დაბინძურება ხდება ქალაქის საკანალიზაციო სისტემიდან; ზღვის დინებას მოაქვს მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენები მდ. ჭოროხის შესართავთან განთავსებულ ღია ტიპის ნაგავსაყრელიდან. თუ გადავხედავთ ქვემოთ მოყვანილ მონაცემებს, დავინახავთ, რომ ზედაპირულ წყალსატევებში ჩაშვებული დაბინძურებული წყლიდან დაახლოებით მხოლოდ 12% -ის ნორმატიული განმედა ხორციელდება, დანარჩენი კი დაბინძურებული სახით ჩაედინება შავ ზღვაში.

ცხრილი 3-2

ჩამდინარე წყლის ჩაშვება (მლნ. მ³)

	2001წ.	2002წ.	2003წ.	2004წ.	2005წ.
ჩამდინარე წყლის ჩაშვება ზედაპირულ წყალსატევებში	20692	16522	19099	25880	23471
დაბინძურებული	19213	14590	17099	23203	21030
ნორმატიულად განმედილი	1479	1932	2100	2677	2441

წყარო: აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი, 2006.

ეს პრობლემა მოგვარებადია, თუკი დაბინძურებული ჩამდინარე წყალი, დაახლოებით 1-1,5 კმ სიგრძის მილების საშუალებით ზღვის სიღრმეში იქნება გადასროლილი. ეს ღონისძიება მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს სანაპირო ზოლზე წყლის ხარისხის მაჩვენებელს.

ზღვას ასევე აბინძურებს ნავთობპროდუქტები და ბათუმის პორტში შემოსული გემები. ამ უკანასკნელი ფაქტორის გასაუვნებლყოფად, გასატარებელია ღონისძიებები, რომლებიც განსაზღვრულია საქართველოს პრეზიდენტის 2003 წლის ბრძანებულებით:

„<...> 3. გარემოდაცვითი სახმელეთო სისტემებით, სამაშველო, ხანძარსაქრობი და ეკოლოგიურ-სანიტარიული მცურავი საშუალებებით უზრუნველყოფა არსებული ნავსადგურების განვითარების და ახალმშენებლობათა პროექტების განუყოფელ მდგენელს უნდა წარმოადგენდეს, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ბალასტისა და ლიალური წყლების, სანიტარიული ნარჩენების მიმღები სპეციალური ტერმინალების და გამწმენდი ნაგებობების რეკონსტრუქცია-მშენებლობა – თანაც, სანიტარული ნარჩენებისა და ლიალური წყლების მიმღებ-გამწმენდი სისტემები შესაძლოა ქალაქის, დაბის და მისი მიმდებარე რაიონის მომსახურებისათვისაც იქნეს გამოყენებული.

4. ბუნებრივ კომპლექსებზე ზემოქმედების უკიდურესად შესუსტებისა და ბუნებადაცვით მოთხოვნათა უზრუნველყოფის მიზნით აუცილებელია თანამედროვე ტექნოლოგიებით აღჭურვილი საბალასტო წყლების მიმღებ-გამწმენდი სისტემების და გემებიდან სანიტარული ნარჩენების მიღებასა და უტილიზირების მოწყობილობათა დამონტაჟება არსებულ ნავსადგურებში, ხოლო სამომავლო ნავსადგურებისა და საზღვაო ტერმინალებისათვის ეს პირობა აისახება მათი გარემოზე ზამოქმედების შეფასებაში.

5. არსებული ნავსადგურების განვითარებისა და ახალი ნავსადგურების და საზღვაო ტერმინალების მშენებლობის პროექტებში აუცილებლად გასათვალისწინებელია გლობალურ დათბობასთან დაკავშირებით მსოფლიო ოკეანის დონის მომატების ტენდენციები, რაც მომავალში გამოიწვევს შავი ზღვის წყლის დონის მატებას.

6. ამ მიმართულებით ღონისძიებების განხორციელების მონიტორინგისა და ბუნებრივ კომპლექსებზე ზემოქმედების პროცესების სისტემური კონტროლის უზრუნველსაყოფად გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭება თანამედროვე აპარატურითა და მეთოდოლოგიით აღჭურვილი სადამკვირებლო-მონიტორინგული სისტემის შექმნას“.

სანაპირო ზონის ინტეგრირებული მართვის ცენტრის მიერ „საქართველოს სანაპიროს ინტეგრირებული მართვის პროექტის“ ფარგლებში ჩატარებულმა კვლევამ გვიჩვენა, რომ ბათუმის მიმდებარე აკვატორიაში ზღვის წყალი უკიდურესად დაბინძურებულია სპილენძის, დარიშხანის, თუთიის დანალექებით. ამ ლითონების კონცენტრაცია ფსკერზე აღწევს შესაბამისად 325,0 მგ/ლ; 65,0მგ/ლ; 260,0 მგ/ლ. თანაც კონცენტრაციის მაჩვენებლები მაქსიმუმს აღწევს სწორედ საქალაქო პლაჟის და ბურუნ-ტაბიეს კონცხის ზონაში. შედარებით უკეთესი მდგომარეობაა ქრომის, ტყვიის, აზოტის შემცველობის თვალსაზრისით. რაც შეეხება ნავთობპროდუქტებით დაბინძურებას, „ცხელი წერტილები“ დაფიქსირებულია ბათუმ-ქობულეთის ზონის ჩრდილოეთით, მდ. ნატანების შესართავის ზონაში.

საქართველოს მეტეოროლოგიის დეპარტამენტის ცნობით, ქ. ბათუმის მდინარეები ძირითადად მიეკუთვნებიან ჰიდროკარბონატულ, ქლორიდულ კლასს (შავი ზღვის გავლენა), რომლებშიც დომინირებს კალციუმის იონი(10-100მგ/ლ).

მოცემული მდინარეები ძირითადად ბინძურდებოდნენ (XX საუკუნის 80-იან –90-იან წლებში) მსუბუქი და მძიმე მრეწველობის ჩამდინარე წყლებით, სასოფლო-სამეურნეო ნარჩენებით. წლების მანძილზე ამ მდინარეების ძირითად დამაბინძურებლად ითვლებოდა: ქლორი, მაგნიუმი, სულფატები, ჰიდროკარბონატები, კალციუმი, ფენოლები, პესტიციდები, ნავთობპროდუქტები, ბიოგენური ელემენტები და სხვა.

მათი შემცველობა აღემეტებოდა ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციებს.

დღევანდელი მონაცემებით, ძირითად დამაბინძურებლად ითვლება: ბიოგენური ელემენტები (NH_4 , NO_2), ნავთობპროდუქტები, პესტიციდები, ქლორიდები, რაც ძირითადად გამოწვეულია სასოფლო-სამეურნეო საქმიანობიდან გამომდინარე პროცესებით და ნავთობგადამამუშავებელი ბაზების არსებობით. ასეთი ტიპის დაბინძურებები გვხვდება იშვიათად (ერთეული შემთხვევები).

აჭარის რეგიონში, შავ ზღვაში ჩამდინარე მდინარეების თანამედროვე ეკოქიმიური მდგომარეობა მიანიშნებს იმას, რომ ისინი არ განიცდიან მკვეთრ ანთროპოგენურ დატვირთვას, ამის მიზეზი არის ის, რომ სრული დატვირთვით არ მუშაობს ძირითადი დამაბინძურებელი ობიექტები.

რაც შეეხება შავი ზღვის სანაპირო ზოლის ეკოქიმიურ მდგომარეობას, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ზღვის წყალში ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციას აჭარბებს ნავთობპროდუქტების შემცველობა (5 – 10-ჯერ).

ბათუმის პორტში ასევე ეპიზოდურად აღინიშნება პესტიციდების არსებობა ზღვის წყლებში, ხოლო რაც შეეხება მძიმე ლითონებს, მათი არსებობა არ აღემატება ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციებს.

3.3. საჰაერო აუზი

ქ. ბათუმის ჰაერის აუზის მდგომარეობას განაპირობებს ბუნებრივი და ანთროპოგენური ფაქტორების ერთობლიობა.

ქ. ბათუმი შედის იმ 7 ქალაქის სიაში, რომელთათვის საქართველოს პრეზიდენტის 2003 წლის 14 სექტემბრის № 445 ბრძანებულების საფუძველზე ყოველწლიურად უნდა გამოითვლებოდა ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურების ინდექსების სიდიდეები.

ქალაქის შემოგარენი ბუნებრივი პირობების გამო – მცენარეული საფარი, ნოტიო ნიადაგი და სხვა – თითქმის გამორიცხავს მტვერის წარმოქმნა-გავრცელებას, ხოლო ხშირი წვიმები ემსახურება ატმოსფეროს განმუხტვას მცირე ნაწილაკებისაგან. თვით ქალაქის გრუნტები შედგება ძირითადად ხრემისა და ზღვის ქვიშისაგან. ქალაქის ჰაერის აუზის განმუხტვას უზრუნველყოფს აგრეთვე ზღვის ბრიზები, რომლებიც დღის განმავლობაში მოქმედებს და ატმოსფეროს ამიდრებს ჟანგბადითა და ოზონით. ზღვის ბრიზებს საღამოს ცვლის აჭარის მთებიდან წამოსული ნიავი – ე.წ. „ნაპირის ბრიზი“. ბრიზების მოქმედების პერიოდი გაზაფხული და ზაფხულია, რაც კეთილსამყოფელ გავლენას ახდენს ბათუმის საჰაერო აუზზე.

ამასთან ერთად, ბათუმის ნავთობპროდუქტების გადამამუშავებელი საწარმოები ლოკალურ ნეგატიურ გავლენას ახდენენ ქალაქის ატმოსფეროზე. ჯერ კიდევ XIX საუკუნის ბოლოს აღნიშნავდნენ, რომ ბათუმი წარმოადგენს თანამედროვე სავაჭრო ქალაქს არასასიამოვნო მძაფრი ნავთის სუნით.

უნდა აღინიშნოს, რომ მას შემდეგ მნიშვნელოვნად გაიზარდა ატმოსფეროში მავნე ნივთიერებების გამოფრქვევის სტაციონარული წყაროების რიცხვი, აქედან ორგანიზებული წყაროების რიცხვი დაახლოებით მათ ნახევარს შეადგენს (იხ. ცხრილი 3-3).

ცხრილი 3-3

ატმოსფეროში მავნე ნივთიერებების გამომფრქვევი სტაციონალური წყაროების რაოდენობა (ერთეული)

	2001წ.	2002წ.	2003წ.	2004წ.	2005წ.
მავნე ნივთიერებების გამომფრქვევი წყაროები სულ	207	270	285	230	242
მათ შორის ორგანიზებული	95	110	116	92	124

წყარო: აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი, 2006.

ქვემოთ მოგვყვას მავნე ნივთიერებების გამომფრქვევი წყაროებიდან, მათ შორის სტაციონალური წყაროებიდან და ავტოტრანსპორტის მიერ ჰაერში გაფრქვეული მავნე ნივთიერებებისა და მათი გაუვნებელყოფის მაჩვენებლები (იხ. ცხრილი 4).

ცხრილი 3-4

მავნე ნივთიერებების გამოფრქვევა ჰაერში

(ათ. თონა წელიწადში)

	2001წ.	2002წ.	2003წ.	2004წ.	2005წ.
ატმოსფეროში გაფრქვეული მავნე ნივთიერებების რაოდენობა - სულ	63,5	79,4	62,4	55,19	63,48
მათ შორის					
სტაციონალური წყაროებიდან	36,8	40,7	32,6	34,19	38,93
ავტოტრანსპორტის მიერ	26,7	38,3	29,8	21,00	24,55
სტაციონალური წყაროებიდან გამოფრქვეული მავნე ნივთიერებების გაუვნებელყოფა	4,7	5,05	4,63	0,01	0,01

წყარო: აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი

როგორც ცხრილიდან ჩანს, ჰაერში გაფრქვეული მავნე ნივთიერებების გაუვნებელყოფის მაჩვენებელი საკმაოდ დაბალია, რაც მიანიშნებს იმაზე, რომ მთელი რიგი საწარმოები, ანუ სტაციონარული წყაროები და ავტოტრანსპორტი, არ არის აღჭურვილი გამწმენდი ფილტრებით, რაც კეთილისმყოფელ გავლენას მოახდენდა ქალაქის ჰაერის სისუფთავეზე.

ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მოწმდება მხოლოდ ბათუმში შემდეგი ინგრედიენტების მიმართ: მტვერი, CO, SO, H₂S, NO₂. ჰიდრომეტეოროლოგიური სამსახურის მიერ მოპოვებული მონაცემებიდან გამომდინარე, მოცემული კომპონენტებით ჰაერი არ არის ძლიერ დაბინძურებული და ისინი შეესაბამება მისაღებ ფონურ მდგომარეობას (იხ. ცხრილი 3-5).

ცხრილი 3-5

სტაციონარული წყაროებიდან ატმოსფეროში გაფრქვეული მავნე ნივთიერებები

(ათ. ტონა წელიწადში)

	2001 წ.	2002 წ.	2003 წ.	2004 წ.	2005
გაფრქვეული მავნე ნივთიერებები – სულ, მათ შორის:	36,8	37,5	32,6	34,19	38,93
მყარი	4,05	5,2	4,46	0,015	0,017
აირადი და თხევადი, აქედან:	32,9	32,7	28,14	34,17	38,91
გოგირდია ანჰიდრიდი	1,12	1,25	0,28	0,04	0,05
აზოტის ჟანგეულები NO ₂ -ზე გადაანგარიშებით	0,37	0,55	0,42	0,02	0,03
ნახშირწყალბადი	4,45	4,65	3,52	0,91	3,84
დანარჩენი	26,95	26,25	23,92	33,2	34,99

წყარო: აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი, 2006.

ამრიგად, აჭარის რეგიონის ზემოჩამოთვლილ ეკოსისტემებში არ შეინიშნება განსაკუთრებული დაბინძურების ფაქტები, გარდა ერთეული შემთხვევებისა.

3.4. ნაპირდაცვა

ბათუმის ნაპირგამაგრების სამუშაოები ჯერ კიდევ XIX ს-ის 70-ან წლებში დაუწყია თურქეთის ხელისუფლებას – პორტის ნავსაყუდელის კეთილმოწყობის მიზნით.

რუსეთის ხელისუფლების მიერ ბათუმის პორტის მშენებლობამ (1885-1892 წლები) გამოიწვია ზღვის ერთიანი ნაპირგასწვრივი ნაკადის ბლოკირება და, შესაბამისად, მდ. ჭოროხის ლითონდინამიური სისტემის განანევრება. მდ. ჭოროხის მიერ გამოტანილი პლაჟნარმომქმნელი ნატანი (დაახლოებით 2 მლნ. მ³ წელიწადში) იკარგებოდა ჭოროხის კანიონში, დარჩენილი ნატანის თითქმის 80% (დაახლოებით 60-70 ათასი მ³) გადაადგილდებოდა ჩრდილოეთის მიმართულებით და იკარგებოდა უკვე ბათუმის კანიონში; დარჩენილი 20% ნაწილდებოდა გონიო-კვარიათის პლაჟზე. ამდენად, სანაპირო ზოლზე, მახინჯაურიდან-ქობულეთამდე, ნაპირგასწვრივი ნატანის დეფიციტის გამო, დაიწყო ზღვის ნაპირის ინტენსიური წარეცხვები. ნაპირის უკან დახვევის შედეგად, მკვრივი ქანებით აგებულმა მწვანე კონცხმა და ციხისძირის კონცხმა დაიწყეს მოლების როლის შესრულება და დინამიკური სისტემა კიდევ უფრო დანანევრდა. განსაკუთრებით ეს ეხება ციხისძირის კონცხს, რომელმაც 50-ან წლებში თითქმის მთლიანად გადაკეტა ნაპირგასწვრივი ნაკადი მახინჯაურიდან ქობულეთამდე.

ჩამოთვლილმა ფაქტორებმა განაპირობა მდ. ჭოროხის დინამიკური სისტემის სამ დამოუკიდებელ ქვესისტემად დაყოფა: 1. სოფ. კვარიათი – ბათუმის კონცხი, 2. მახინჯაური – ციხისძირის კონცხი და 3. ციხისძირის კონცხი – მდ. ნატანები. აღსანიშნავია, რომ სისტემის ადრე არსებული ფორმების და განვითარების პირობები მეტნაკლებად შენარჩუნებული იქნა მხოლოდ კვარიათი-ბათუმის (დაახლოებით 10 კმ.) ზღვის სანაპირო ზონაში.

ბათუმის კონცხი აგებულია ტალღებით მოტანილი მდ. ჭოროხის მსხვილი ფრაქციის მასალით. ნაპირის ფორმირებაში ქვიშა მონაწილეობს მხოლოდ როგორც შემავსებელი, დაახლოებით 10-15%-ის ოდენობით. ბათუმის კონცხი, ისევე როგორც სხვა აკუმულაციური კონცხები, ძალზე დინამიკურია და მგრძნობიარეა ბუნებრივი და ანთროპოგენური მოვლენების მიმართ.

გაბატონებული ტალღების სამხრეთ-დასავლეთისა და დასავლეთის რუმბის ღელვების დროს, ბათუმის კონცხის წყალზე და წყალქვეშა ფერდზე ხდება

ნატანის დაგროვება, ხოლო აკუმულირებული ნატანის ჭარბი მოცულობა იკარგება დიდ სიღრმეებში. ეს პროცესი ძალზე ნეგატიურად მოქმედებს კონცხის მდგრადობაზე – საშიში ხდება ქალაქის ამ მონაკვეთის რეკრეაციული მიზნებისთვის გამოყენება. გარდა ამისა, იკარგება ძალზე დეფიციტური ინერტული მასალა.

1982–90 წლებში, ბათუმის კონცხის წყალქვეშა ფერდიდან ხდება დაახლოებით 202 ათასი მ³ მოცულობის პლაჟური მასალის ამოღება. მოპოვებული მასალა გამოიყენებოდა ნაპირდაცვითი ღონისძიებებისათვის სოფ. ადლიაში და მახინჯაურში.

ქვეყანაში შექმნილი რთული ეკონომიკური ვითარების გამო, დაახლოებით 13-14 წელი ბათუმის კონცხის წყალქვეშა ფერდიდან არ ხდებოდა მასალის ამოღება. ამ პერიოდში კონცხის რაიონში დაგროვილი მასალის რაოდენობამ მიაღწია კრიტიკულ მასას, რომლის მნიშვნელოვანი ნაწილი აკუმულირებული იყო დიდი დახრის მქონე (30°-მდე) წყალქვეშა ფერდზე. ამ მასის წონასწორობიდან გამოსაყვანად საკმარისი იყო პატარა ბიძგი. ასეთ ბიძგად სავარაუდოდ აღ-

მოჩნდა 1999 წლის 14 იანვრის 3 ბალიანი მინისძვრა, როდესაც აბსოლუტურად წყნარი ზღვის პირობებში, ადრე აკუმულირებული მასალა მოწყდა ფერდს და სიღრმეებისაკენ ზვავით ჩაიქცა. ზღვაში წავიდა 50-60-მ-ის სიგანის და 11000 მ² ფართობის წყალზედა პლაჟი.

ამჟამად თურქეთის ტერიტორიაზე მიმდინარეობს დემირელის კაშხლის მშენებლობა, რის გამოც მდ.ჭოროხი რამდენიმე ადგილას არის გადაკეტილი, ამან კი წარმოშვა პლაჟნარმომქმნელი ნატანის დეფიციტი. მონოდებული ინფორმაციით, მდ. ჭოროხს საერთოდ აღარ მოაქვს ნატანი და ერთადერთი სადამკვირვებლო სადგური, რომელიც განთავსებულია **სოფ. მირვეთში**, ძირითადად აფიქსირებს მხოლოდ წყლის ხარჯს.

ბათუმის კონცხის მდგრადი განვითარების პირობების უზრუნველსაყოფად, აუცილებელია, აქ მიმდინარე ყველა პროცესის მართვა და გარემოში ეკოლოგიური წონასწორობის მაქსიმალური აღდგენა.

4. წინა წლებში შესრულებული ქალაქგეგმარებითი ღოკუმენტაცია.

4.1. ქ. ბათუმისა და შემოგარენის 1878 წელს ინსტრუმენტულად გადაღებული გეგმა – (План города Батума с окрестностью снятый инструментально в 1878 году)

თვით ის ფაქტი, რომ **რუსეთის** იმპერიის ხელისუფლება, **ბათუმის** შემოერთებისთანავე (1878 წლის 25 აგვისტო), იძლევა განკარგულებას **ბათუმის** ინსტრუმენტული ტოპოგადაღების შესახებ, ადასტურებს იმ მნიშვნელობას, რომელიც იმთავითვე ენიჭებოდა ამ ქალაქს იმპერიის გეოპოლიტიკურ ზრახვებში.

გადაღებული გეგმა (ილუსტრაცია 4–1), არსებითად, ასახავს **ბათუმში ოსმალეთის** ქალაქთმშენებლობით მოღვაწეობას XIX ს-ს სამი მეოთხედის განმავლობაში; მეორეს მხრივ, ის, გარკვეულწილად, **ბათუმის** სამომავლო დაგეგმარების საყრდენ გეგმას წარმოადგენს. ამდენად, გეგმა მკაფიოდ მიჯნავს **ბათუმის** ქალაქგანვითარების ორ, პრინციპულად განსხვავებულ ეტაპს.

გეგმის თანახმად, ამ დროისათვის ბათუმის განაშენიანება გაშლილია ბურუნ–ტაბიეს მთელი კონცხის ტერიტორიაზე და ყურის სამხრეთ და დასავლეთ ნაპირებზე. ბათუმის ყურის აკვატორია ჯერ კიდევ ერთიანია, პორტის ხელოვნური ჰიდროტექნიკური ნაგებობების გარეშე. სამაგიეროდ, ის დაცულია ორი, მოზინული გრუნტით შექმნილ ბორცვებზე მოწყობილი საფორტიფიკაციო ნაგებობებით – ბურუნ–ტაბიესა და სარი–სუ-ს საარტილერიო ბატარეებით (ეს უკანასკნელი პორტის რეკონსტრუქციისას, 1885 წელს მოასწორეს).

სამოქალაქო განაშენიანება წარმოდგენილია კვარტალებით („მაჰალიე“), რომელთა სტრუქტურაში ნათლად იკითხება სულთან აბდულ აზიზის გეგმარებითი დირექტივა. ქუჩების ღერძები ორიენტირებულია NW–SE და NE–SW მიმართულებებით. ქალაქის განაშენიანებას პერიმეტრზე გარს აკრავს რამდენიმე სასაფლაო. ჰიდროქსელი, რომელიც, ზღვის გარდა, წარმოდგენილია მცირე მდინარეებით, ტბებითა და ჭაობებით. მსხვილი ტბის („**ნურიე გიოლ**“ ანუ „**ბაშ გიოლ**“) გვერდით ჯერ კიდევ არსებობს მეორე, მომცრო ტბა – „**სირაზ**“, რომელიც მოგვიანებითაა ამოშრობილი და რეფულირებული.

შედარებით დეტალურადაა დატანილი **ბათუმის** იმდროინდელი ცენტრალური ნაწილი – „**აზიზიეს**“ უბანი; მის დასავლეთით ქალაქის განაშენიანება წარმოდგენილია ქუჩების ქსელითა და კვარტალების კონტურებით

ნიშანდობლივია, რომ გეგმის შემდგენელი არ კმაყოფილდება საყრდენი გეგმის ჩვეულებრივი – ტოპორუკა შეიცავს ფუნქციურ–გეგმარებითს მოსაზრებებს თუ წინადადებებს. ასე მაგალითად, ყველა სასაფლაოს აქვს მინაწერი „ყოფილი სასაფლაო“; მათს მაგივრად გეგმის შემდგენელი სთავაზობს ახალი სასაფლაოს ლოკალიზაციას – „ახალი სასაფლაოსთვის გამოყოფილი ადგილი“ – **ბაშ-გიოლი**-ს ტბის სამხრეთ ნაპირზე. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, რომ გეგმა სთავაზობს „სავარაუდო შტაბ-ბინის ადგილს“ **ბურუნ–ტაბუს** მძლავრი სიმაგრის დასავლეთით, ზღვის სანაპიროზე.

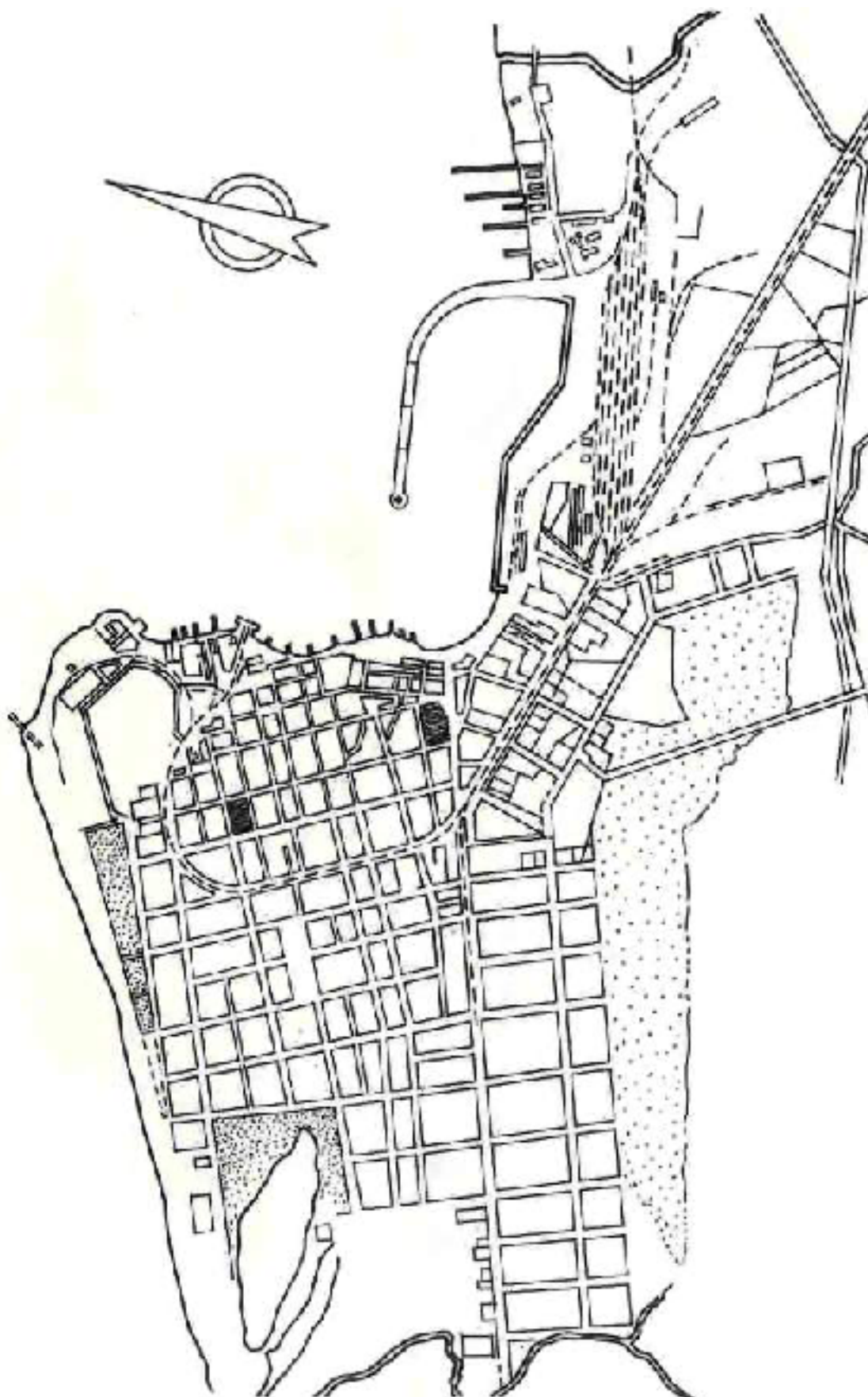
ზოგადად შეიძლება ითქვას, რომ **ბათუმის** შემდგომი სტრუქტურულ–სივრცითი განვითარების საფუძვლად სწორედ ეს გეგმა იქნა აღებული.

4.2. ქ. ბათუმის კ.მ. დაკირევიჩისული გეგმა

ბათუმის შემოერთების რამდენიმე წლის შემდეგ, ინჟინერმა კ.მ. დაკირევიჩმა 1887–1893 წ.წ. შეადგინა ბათუმის განვითარების გეგმა (ილუსტრაცია 4–2) გეგმის თანახმად, ქალაქი ვითარდებოდა SW მიმართულებით, 450 ჰა ფართობის მომატებით. ქალაქის სივრცითს-გეგმარებითი სტრუქტურა ეყრდნობოდა ადრე ჩამოყალიბებულ ქალაქგეგმარებითს პრინციპებს – ქუჩების მარტივ მართკუთხა ბადეს, მათი ორიენტაციის შენარჩუნებით და 2-2,5 ჰა-მდე გამსხვილებული კვარტალებით.

ამ დროს სწრაფად იწყებს განვითარებას საქალაქო ინფრასტრუქტურა – სამელიორაციო სისტემა (ჭაობების დაშრობა, მცირე ტბების ამოვსება, სადრენაჟო არხების გაჭრა); ცენტრალური ქუჩების მოკირწყვლა და კეთილმოწყობა, წყალსადენის განვითარება, კანალიზაციის გეგმის შედგენა და ა.შ. გეგმაზე კარგად იკითხება ქალაქის სიღრმეში შემოჭრილი რკინიგზის ტრასა, რომელიც **ბურუნ ტაბიზე** განთავსებულ ფორტს ემსახურებოდა.

ქ. ბათუმის კ.მ. დაკიჩევიჩისეული გეგმა (1887-1893 წ.წ.)



4.3. «План Проектированного расположения портового города Батума Батумской области. 1898/1899 г.г. С показанием утверждён. границ батумск. нефтяного городка 14го января 1902 г.».

ქ. ბათუმის პირველი უზენაესად დამტკიცებული გეგმა განეკუთვნება 1899 წელს. ამ დოკუმენტის სრული დასახელებაა (ორიგინალის ენაზე და ორთოგრაფიის შენარჩუნებით) «План Проектированного расположения портового города Батума Батумской области. 1898/1899 г.г. С показанием утверждён. границ батумск. нефтяного городка 14го января 1902 г.» (ილუსტრაცია 4–3). გეგმის ძირითად რუკას დართული აქვს მინაწერი: «Высочайше утвержденного плана до сего не имелось. Масштаб в Английском дюйме 150 сажен». ეს მასშტაბი შეესაბამება მეტრულ საზოგადო მასშტაბს: 1 სმ-ში – 126 მ; ან მეტრულ ციფრულ მასშტაბს – 1:12,600.

ქალაქის ტერიტორია წარმოდგენილია გაფართოებულ ფარგლებში; ლეგენდაში მოცემულია როგორც არსებული, ისე საპროექტო საზღვრები. გარდა ამისა, მოყვანილია სამხედრო უწყების ტერიტორიის, საპორტო ტერიტორიის, ბათუმის ნავთობის დაბის (нефтяной городок), ამიერკავკასიის სახაზინო რკინიგზის დამხარისხებელი სადგურის ტერიტორიის საზღვრები. აღსანიშნავია, რომ საპროექტო საზღვარი ემთხვევა ყოფილი პორტო-ფრანკოს (გაუქმდა 1886 წელს) ფარგლებს.

ბათუმის, როგორც სახმელეთო და საზღვაო სამხედრო საყრდენი პუნქტის, მნიშვნელობიდან გამომდინარე, გეგმის მიხედვით სამხედრო უწყების ტერიტორიებს ქალაქის დიდი ნაწილი უკავია. საფორტიფიკაციო ფუნქციის პრიმატმა დიდწილად განაპირობა რკინიგზის ტოტის ღრმად შეყვანა ქალაქის განაშენიანებაში, ე.წ. „**მიხეილის სიმაგრის**“ (ყოფ. თურქული ფორტის **ბურუნ ტაბიე**) საარტილერიო ბატარეის მოსამსახურებლად – ჭურვების სანყოფანო დამაკავშირებელი სპეციალური სამხედრო რკინიგზის ხაზის მეშვეობით.

ბათუმის განვითარების ტერიტორია განსაზღვრულია შემდეგ ფარგლებში: აღმოსავლეთით – მდ. **ბარცხანა**, დასავლეთით – მდ. **მეჯინა**, ჩრდილოეთით – **შავი ზღვის** სანაპირო, სამხრეთით – **ბათუმ-გორას** ძირში გაყვანილი „მთისძირა სამხედრო შოსე“ (ახლანდელი **მთისძირის** ქუჩა). გეგმაში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება **ბათუმის** ჰიდროგეოლოგიური პირობების გაუმჯობესებას დაჭაობებული მიწების მელიორირების მეშვეობით – სადრენაჟო არხები სერავს ქალაქს რამდენიმე მიმართულებით. გამოირჩევა გენერალ **ჟილინსკის** სადრენაჟო არხი, **პავლეს** არხი (Павловский канал), სხვა არხები.

გეგმის მიხედვით, ქალაქის ტერიტორია – სამხედრო უწყებისა და რკინიგზის მეურნეობის მიწის ნაკვეთების გარდა, – დაფარულია რეგულარული გეგმარებითი ბადით, რომელიც განაშენიანების ერთეულებს (კვარტალებს) ქმნის.

სტანდარტული (ოთხკუთხა) ნაკვეთების ზომები მერყეობს ფარგლებში 90 მ X 90 მ ვიდრე 175 მ X 175 მ; ანუ, ფართობების თვალსაზრისით – 0,8 ჰექტარიდან 3 ჰექტარამდე. სწორი ქუჩების ქსელი, ძირითადად, ორიენტირებულია NW და SE მიმართულებებით. ამ მხრივ აღსანიშნავია, რომ **ბათუმში** გაბატონებული ქარი, რომელსაც ნალექები მოქვს, SW მიმართულებისაა; მხოლოდ გვიან შემოდგომას და ადრე გაზაფხულს იცის ხანმოკლე, მაგრამ ძლიერი, მშრალი და ცხელი SE ქარი.

ნიშანდობლივია, რომ **ბათუმის** გეგმარებითს სტრუქტურაში მოედნები მნიშვნელოვან როლს არ თამაშობს – გეგმაზე დატანილია სულ 5 მომცრო ზომების მოედანი.

სამაგიეროდ, საზოგადოებრივი ფუნქციები და რეკრეაციული ობიექტები თავმოყრილია **ნიკოლოზის ბულვარზე**, რომელიც ხაზგასმით „საზოგადოებრივადაა“ წოდებული. ბულვარი, რომელიც **ბათუმის** სახეს და ზღვის ფასადს ქმნის, თითქმის ერთ ვერსზე იყო გაჭიმული და იმ დროისთვის ერთ-ერთი საუკეთესო იყო **რუსეთის** იმპერიაში. მასზე განთავსებული იყო ბუფეტ-რესტორანი, მუსიკალური როტონდა, სამკითხველო, „ბათუმის ფიზიკური განვითარების საზოგადოების“ ნაკვეთი ველოტრეკით, ჩოგბურთის კორტებით, საციგურაო მოედნით, ტანვარჯიშის დარბაზით და ა.შ. ბულვარის დასაწყისში მდებარეობდა ზღვის წყლის აბაზანებით სამკურნალო დაწესებულება; ზღვის პლაჟზე გამოყოფილი იყო უფასო და ფასიანი (კეთილმოწყობილი) საბანაო მონაკვეთები.

ბულვარზე გამოდიოდა **წმ. ალექსანდრე ნეველის** სახელობის გრანდიოზული სამხედრო სობორო, რომელიც ზღვიდან ქალაქის არქიტექტურულ-კომპოზიციურ აქცენტად აღიქმებოდა. **ბათუმის** მრავალეროვან ხასიათს ასახავდა სხვა რელიგიური ნაგებობებიც – **წმ. მიხეილისა** და **წმ. ნიკოლოზის** მართლმადიდებლური, აგრეთვე სომხურ-გრიგორიანული, სომხურ-კათოლიკური, რომაულ-კათოლიკური ეკლესიები, **აზიზისა** და **მუფტი-ჯამეს** მეჩეთები.

სოციალური ინფრასტრუქტურის თვალსაზრისით, გეგმა ასახავდა **ბათუმის**, როგორც მნიშვნელოვანი ადმინისტრაციული ცენტრის სტატუსს, – სამართალდაცვის, ადმინისტრირების, განათლების, კულტურის, ჯანდაცვის დაწესებულებების შესაბამისი ნომენკლატურით. ყველა ამგვარი დაწესებულება თავმოყრილია ბათუმის წინანდელ საზღვრებში, მაშინ, როდესაც შემატებული ტერიტორია განკუთვნილი იყო ძირითადად სამოსახლოდ და, ნაწილობრივ, ქალაქის აღმოსავლეთ კიდეზე – სამრეწველო და სასაწყობო ობიექტებისათვის. ქალაქის საზღვრებს გარეთ მდებარეობდა **ბათუმის** საქალაქო სასაფლაო.

რაც შეეხება საინჟინრო-ტექნიკურ ინფრასტრუქტურას, ზემოხსენებული რკინიგზისა და სადრენაჟო არხების გარდა, გეგმა ასახავს მის ობიექტებსაც – სახანძრო დეპო, „ელექტროგანათების სადგური“, საქალაქო წყალსადენის აუზი, შუქურა დასხვა.

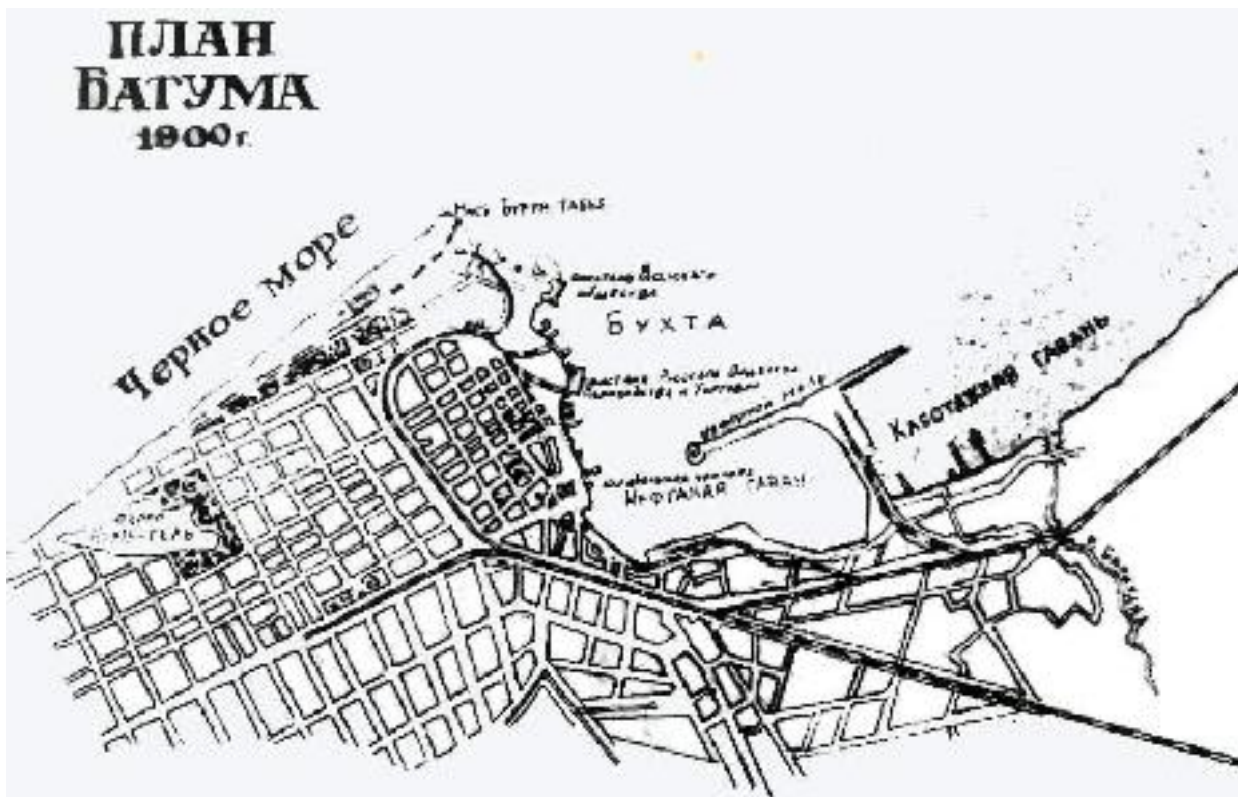
საპორტო მეურნეობა იმთავითვე დიფერენცირებულად განიხილებოდა – **ბურუნ-ტაბიეს** კონცხიდან სამხრეთით, შემდეგ კი აღმოსავლეთით მოყოლებული ერთმანეთს ენაცვლებოდა სამგზავრო ნავმისადგომები, ნავთობის ნავსაყუდელი, საკაბოტაჟო ნავსადგური.

4.4. ქ. ბათუმის 1900 წლის გეგმა

ამ დეტალური გეგმის ფრაგმენტი წარმოდგენილია ქვემოთ (ილუსტრაცია 4-4).

ილუსტრაცია 4-4

ქ. ბათუმის 1900 წლის გეგმა (ფრაგმენტი)



4.5. ქ. ბათუმის განვითარების 1927 წლის სქემა

საქართველოს დემოკრატიულ რესპუბლიკასთან **ბათუმის** კვლავ შემოერთების ხანმოკლე პერიოდმა, ბუნებრივია დიდი ცვლილებები ვერ მოიტანა ქალაქის განვითარებაში.

გასაბჭოების შემდეგ, **ბათუმი** იბრუნებს არა მარტო **საქართველოს**, არამედ **ამიერკავკასიის** ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი საქალაქო ცენტრის პოზიციას. ეს იმაშიც აისახება, რომ, თუ რესპუბლიკისა და ამიერკავკასიის დედაქალაქში – ტფილისში ქალაქგეგმარებითი საქმიანობა იმ დროისთვის ისაზღვრებოდა ცალკეული გეგმარებითი კვანძების გადანაცვების მოსაზრებებით, **ბათუმი** უკვე 1925 წელს შეუდგა ქალაქის განვითარების 25 წლიან პერსპექტივაზე გათვალისწინებული სქემის შედგენას (ილუსტრაცია 4–5).

ქ. ბათუმის განვითარების 1927 წლის სქემა



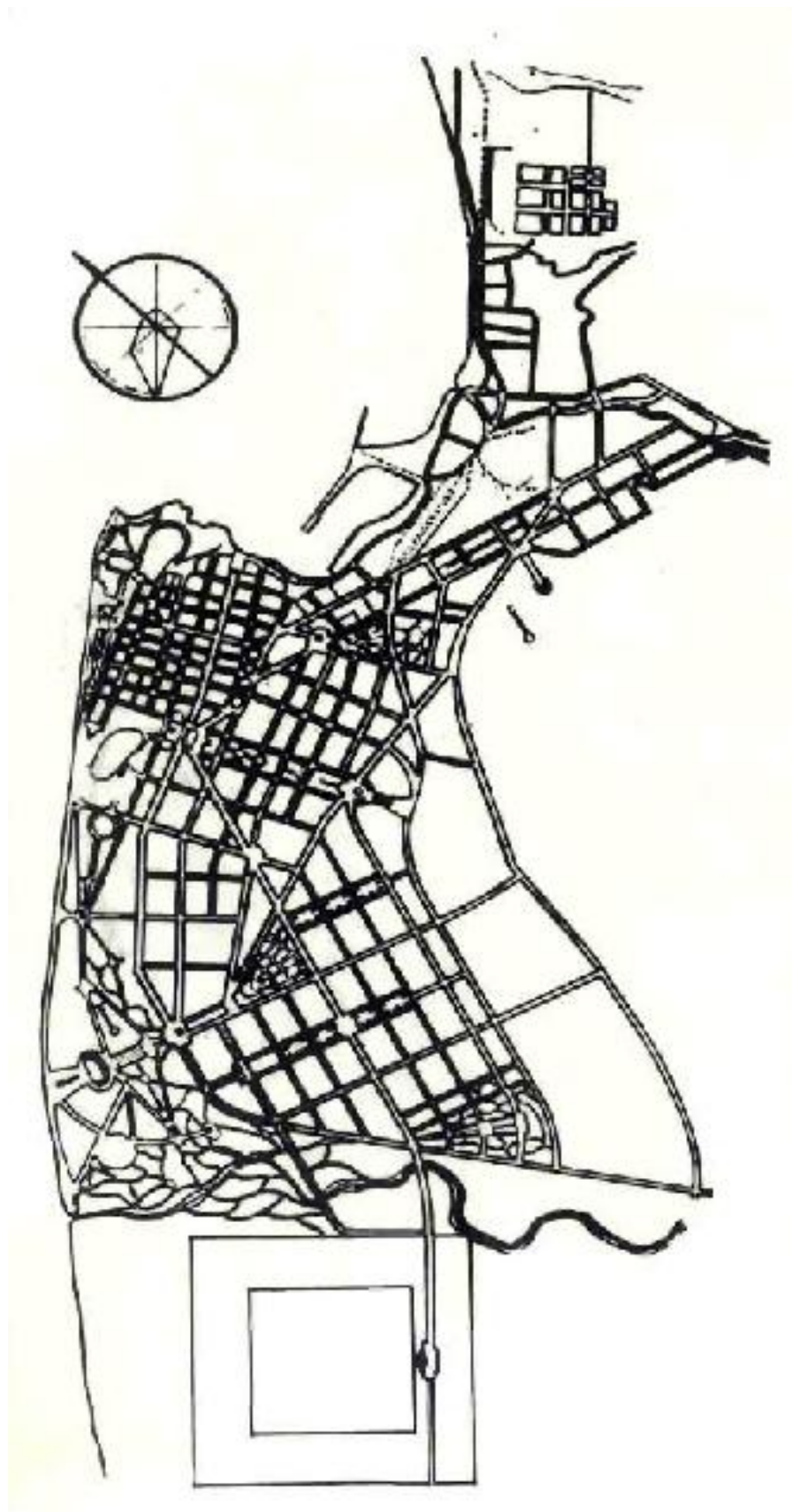
სქემის შემუშავებას ხელმძღვანელობდა ინჟინერი **დ. სვიშჩევსკი** (Д. Свищевский) – მაღალკვალიფიციური სპეციალისტი და **ბათუმის** პრობლემატიკის ზედმინვენით მცოდნე; თუმცა სქემის გადამწყვეტებს ახასიათებდა საბჭოთა ქალაქთმშენებლობისთვის დამახასიათებელი უტოპიურობა და გიგანტომანია. ასე, ქალაქის მოსახლეობა საპროექტო პერიოდისთვის განსაზღვრული იყო 170.000 კაცის ოდენობით – იმ დროს არსებულზე 3–ჯერ მეტი. ქალაქის ტერიტორიას ემატებოდა 700 ჰა და იგი ისაზღვრებოდა 2.350 ჰექტარით – ძირითადად, სამხრეთ-დასავლეთით მდებარე ბორცვებისა და მდინარეების – **ბარცხანასა** და **კოროლისწყლის** ხეობების ხარჯზე. დაგეგმილი იყო მოსახლეობის სიმჭიდროვის დაკლება ჰექტარზე 250-დან 150 ადამიანამდე.

სქემაში დიდი ყურადღება ეთმობოდა ქ. **ბათუმის** მრეწველობისა და საპორტო მეურნეობის განვითარებას. ჩატარდა ბათუმის ქალაქგანვითარების შემაფერხებელი ფაქტორების ანალიზი, რომელთა შორის გამოიკვეთა რკინიგზის ხაზის მდებარეობა ქალაქის ცენტრალურ ქუჩებზე, რკინიგზის სადგურის ლოკალიზაცია, სამხედრო უწყების კუთვნილი ტერიტორიების განთავსება და სხვა.

შემოთავაზებული იყო ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნებისათვის დიდი ტერიტორიის (250 ჰა) გამოყოფა ქალაქის სამხრეთ ნაწილში, მდ. **ჭოროხის** სიახლოვეს, – „**სტეპანოვკაში**“. აქვე იგეგმებოდა ახალი მსხვილი საცხოვრებელი უბანიც. სამრეწველო ზონის ასეთი გადანაცვლებით უმჯობესდებოდა მთელი ქალაქის ეკოლოგიური პირობები. ადგილმდებარეობას იცვლიდა რკინიგზის სამგზავრო და სატვირთო სადგურები; დიდი ყურადღება ეთმობოდა შიდასაქალაქო და საგარეუბნო სატრანსპორტო კავშირებს.

მოგვიანებით, გეგმარებითი სქემის საფუძველზე დამუშავდა ესკიზური პროექტი, (ილუსტრაცია 4–6), რომელიც კიდევ უფრო აფართოებდა ქალაქის ტერიტორიას და ახდენდა ქალაქგეგმარებითი გადამწყვეტების დეტალიზებას. არსებითია, რომ პროექტის მიხედვით „ძველი ქალაქი“ ინარჩუნებდა საქალაქო ცენტრის ფუნქციებს, თუმცა გათვალისწინებული იყო საგზაო ქსელის რეკონსტრუქცია ძირითადი ქუჩების (**მელიქიშვილის, ასათიანის, ერისთავის, ნინოშვილის, რუსთაველის**) გაფართოებისა და გაგრძელების მეშვეობით. მნიშვნელოვან სატრანსპორტო არტერიად მოიაზრებოდა იმდროინდელი **ლენინგრადის**, ახლანდელი **ი. ჭავჭავაძის** ქუჩა – **აჭარის** (ართვინის) შოსეს გაგრძელება, რომელიც პორტისაკენ მიემართებოდა. ახალი მაგისტრალები იგეგმებოდა ძირითადი სადრენაჟე არხების გასწვრივ; შემოთავაზებული იყო საქალაქო ქუჩების კლასიფიკაცია, ფუნქციური დანიშნულების მიხედვით მათი განივი პროფილები ისაზღვრებოდა შემდეგ ზომებში: 43, 34, 30, 23 და 17 მ. ქალაქის ქსოვილი უნდა გადაესერა რამდენიმე დიაგონალურ მაგისტრალს სიგანით 43 მეტრი.

ქ. ბათუმის ესკიზური პროექტი



ახლადმონიშნული რკინიგზის სადგურიდან იმდროინდელი **ფრუნზეს** (ახლანდელი **შავშეთის**) ქუჩის ბოლოში სხივურად იშლებოდა გამწვანებული ქუჩა-ბულვარების მარაო, მანქანების სავალი ნაწილის შეზღუდული სიგანით.

საგულისხმოა, რომ ესკიზური პროექტი დიდ ყურადღებას უთმობდა ქალაქის ტერიტორიის ვერტიკალურ დაგეგმარებას – ქუჩების გრძივ და განივ პროფილებს, მათს ქანობებს (ქალაქის სამხრეთ ნაწილში ქანობის გაზრდით გრუნტის მოზიდვის ხარჯზე), წყალგამყვანი არხების მოწყობას ქუჩების გვერდულებზე.

განსაკუთრებით აღსანიშნავია, რომ პროექტი იმ დროისათვის უპრეცედენტო ყურადღებას უთმობდა ქალაქის გამწვანებას. საზოგადოებრივი გამოყენების მწვანე მასივებს დამატებით ეთმობოდა 80 ჰა, რაც ჯამში 150 ჰა-ს შეადგენდა. ამასთან, მათი განთავსება გათვალისწინებული იყო დისპერსულად, რათა დაცული ყოფილიყო მათი მისანვდომობის 600 მეტრიანი რადიუსი. მხოლოდ ცენტრალურ და ზღვისპირა პარკს ეთმობოდა დიდი ტერიტორიები – შესაბამისად, 32,7 და 20,8 ჰა.

საყურადღებოა სამოსახლო ზონის შემოთავაზებული გეგმარებითი სტრუქტურა. 5 ჰექტარის (250 X 200 მ) ფართობის კვარტალების დაგეგმარება ითვალისწინებდა მაქსიმალურ შიდაკვარტალურ სივრცეებს, გამჭოლი განიავების გეგმარებითი ხერხებით, რაც აუცილებლად იქნა მიჩნეული ბათუმის ცხელი და ნოტიო კლიმატური პირობებისთვის.

განხილულმა პროექტმა დაიმსახურა მაღალი შეფასება; ის წარმოადგენდა ეტაპურ მოვლენას **ბათუმის** და, საერთოდ, **საქართველოს** ქალაქგანვითარებაში – მკაფიო ფუნქციური ზონირების, ქუჩა-გზების დიფერენცირებული ქსელის, პორტის ქალაქმაფორმირებელი როლის აღიარების, ეკოლოგიური პირობების გაუმჯობესებისა და საცხოვრებელი კვარტალებით განაშენიანების შემოთავაზების გამო. ამასთან ერთად, პროექტს ახასიათებდა საბჭოთა ქალაქგეგმარებისთვის დამახასიათებელი უარყოფითი მხარეებიც – სქემატიზმი, გიგანტომანია, ტექნოკრატიული აზროვნება – მით უფრო, რომ ეს პროექტი დამუშავდა ინჟინრების მიერ, არქიტექტორების მონაწილეობის გარეშე. შესაძლოა, ამიტომაც, სულ რამდენიმე წელიწადში ეს პროექტი განუხორციელებლად იქნა აღიარებული. დადგა ქ. **ბათუმის** ახალი გეგმის შემუშავების საკითხი.

4.6. ქ. ბათუმის განვითარების გენერალური გეგმა (1933–1935 წ.წ.)

1933 წელს იწყება ქ. **ბათუმის** „სოციალისტური“ რეკონსტრუქციისა და განვითარების გეგმაზე მუშაობა. ამჯერად, ქალაქის გენერალური გეგმის შედგენას არქიტექტორები ჩაუდგნენ სათავეში. გენგეგმის ავტორები იყვნენ **რ. აგაბაბიანი**, **ბ. ლორთქიფანიძე** და **ლ. სუმბაძე**; მათ ხელმძღვანელობდნენ **ა. ნიკოლაიშვილი** და **ი. ყირქესალი**.

გენგეგმის საანგარიშო ვადად მიღებულ იქნა 15 წელიწადი; ის გათვლილი იყო 100.000 მოსახლეზე, ქალაქის ტერიტორია უნდა გაზრდილიყო 1835 ჰა-მდე. შედგენილ იქნა გენგეგმის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება, საპროექტო დავალება და გეგმარების სქემა (ილუსტრაცია 4–7).

სქემა ტიპური იყო იმდროინდელი ქალაქგეგმარებითი პრინციპებისათვის; იგი გამსჭვალულია „ახლის“ პათოსით. სქემის თანახმად, **ბათუმის** ადმინისტრაციული და სოციალური ცხოვრების ცენტრი მკვეთრად ინაცვლებდა SW მიმართულებით, მასში აშკარაა კომპოზიციური მხატვრული ხასიათის პრიმატი – ქალაქთმშენებლობითი ტრადიციებისა და ბუნებრივი პირობების უგულვებელყოფის ხარჯზე. ქალაქის გეგმარებითი წყობა აგებულია ძლიერი ღერძებისა

და სივრცეების ანფილადების პრინციპებზე. საცხოვრებელი კვარტალები გამსხვილებულია. ქალაქის ცენტრში შემოჭრილი რკინიგზის ხაზი არამც თუ არ გადადიოდა ფუნქციურად უფრო გამართლებულ ადგილზე, არამედ მისი განშტოება ვითარდებოდა ახალი განაშენიანების მიმართულებით.

ყოველივე ამასთან ერთად, დღევანდელი გადასახედიდან, სქემას გააჩნდა დადებითი, ყურადსაღები მხარეებიც – „ძველი ქალაქის“ ბირთვის შენარჩუნება; ზღვისპირა ბულვარის მძლავრი განვითარება და, საერთოდ, მწვანე მასივების ერთიანი ქალაქმაფორმირებელი სისტემის შემოთავაზება, ახალი კულტურულ-რეკრეაციული ბირთვის ჩამოყალიბება მდ. *მეჯინის* შესართავთან, ხედების „გახსნა“ ზღვის მიმართულებით და სხვა. უნდა ითქვას, რომ ამ ქალაქგეგმარებითი იდეების ნაწილი დღესაც აქტუალურია.

წარმოდგენილმა პროექტმა ხელისუფლების კრიტიკა გამოიწვია – ძირითადად სამრეწველო ფუნქციების გადაჭარბებული კონცენტრაციის, რკინიგზის ვაგზლის ლოკალიზაციის, საკურორტო ზონის განვითარებისა და განაშენიანების სართულიანობის გამო.

1935 წელს ამ გენგეგმის კორექტირების სამუშაოები შეწყდა და მხოლოდ 1938 წელს განახლდა. ამჯერად დამუშავდა მხოლოდ განახლებული გეგმარებითი სქემა. ეს სქემა გაცილებით უფრო მოკრძალებული და რეალისტური იყო, თუმცა ქალაქის სივრცით-გეგმარებითი წყობის რევოლუციური გარდასახვისაკენ მისწრაფება მასშიც დომინირებს. რაც მთავარია, ზღვისპირა ბულვარის გაგრძელება მდ. *მეჯუდამდე* ერთ-ერთ ფუძემდებელ იდეად რჩებოდა. ეს გეგმარებითი სქემა, *ბათუმის* ახალი გენერალური გეგმის შედგენამდე, გარკვეულწილად, ქალაქის განვითარების ორიენტირის როლს ასრულებდა.

1933 წლის ქ. ბათუმის „სოციალისტური“ რეკონსტრუქციისა და განვითარების გეგმა



4.7. ქ. ბათუმის 1958 წლის გენერალური გეგმა¹

ქ. ბათუმის 1958 წლის გენერალური გეგმის საპროექტო ვადად დადგენილი იყო 25 წელი. ამ დროისათვის ქალაქის მოსახლეობას უნდა მიეღწია 125.000-სთვის. პროექტის ავტორები იყვნენ არქიტექტორები **ა. ნიკოლაიშვილი, ლ. სუმბაძე, ნ. ფარემუზოვა და კ. ჯავახიშვილი**.

გენერალური გეგმა ეფუძნებოდა რამდენიმე პრინციპულ ქალაქმშენებლობით გადანიშნულს. მათგან ერთ-ერთი მთავარი იყო არსებული სამგზავრო სარკინიგზო სადგურის ლიკვიდირება და რკინიგზის ხაზის გადატანა **ი. ჭავჭავაძისა და თბილისის** ქუჩებიდან **მთისძირის** ქუჩაზე, ხორცკომბინატის რაიონში. გამონთავისუფლებული **ი. ჭავჭავაძის** ქუჩა უნდა გადაქცეულიყო ფართე ხეივანად, საავტომობილო მოძრაობის შენარჩუნებით.

ფართოვდებოდა **ბათუმის** პორტი, ყოფილი საკაბოტაჟო ნავსადგურის ხარჯზე; სამგზავრო ნავსაყუდლების სიგრძე საგრძნობლად იზრდებოდა; იქ დაგეგმილი იყო ხეივნის მოწყობა, ზღვის მხარეს გაფართოებით. დაგეგმილი იყო, აგრეთვე, რამდენიმე ცენტრალური ქუჩის რეკონსტრუქცია.

არქიტექტორების ჩანაფიქრით, საცხოვრებელი კვარტალები ერთიანდებოდა მიკრორაიონებად, შიდამიკრორაიონული საავტომობილო და საქვეითო მოძრაობის ორგანიზებით. ახალი სახლების სართულიანობა ანეული იყო 4–5 სართულამდე, არსებულ კაპიტალურ შენობებზე გათვალისწინებული იყო დაშენებები.

რეკონსტრუქციის პირველი ეტაპისთვის (5 წელი) მთელი ქალაქის საბინაო ფონდს უნდა შეედგინა 474 ათასი მ². ამ პერიოდისათვის საცხოვრებელი ფართობის ნორმა დადგენილი იყო 6,25 მ²-ს ოდენობით, ხოლო პერსპექტივაში – 9,0 მ². მოსახლეობის სიმჭიდროვე საცხოვრებელ კვარტალებში მიღებული იყო 345 კაცი/ჰა. გენერალური გეგმის თანახმად, ქალაქი ითვისებდა ახალ ტერიტორიებს სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით, სადაც უნდა აშენებულიყო 4–5 სართულიანი საცხოვრებელი სახლები. მიკრორაიონებში გათვალისწინებული იყო კულტურულ-საყოფაცხოვრებო მომსახურების პირველადი საფეხურის სრული კომპლექსი.

1958 წლის გენერალური გეგმის საფუძველზე, მუშავდებოდა მიკრორაიონების დეტალური დაგეგმარების პროექტები. მაგალითად, დამუშავდა ქ. ბათუმის სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში საცხოვრებელი მიკრორაიონი (პროექტის ავტორი არქიტექტორი **კ. ბურჭულაძე**).

განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იყო **ბათუმის** ერთ-ერთი ურთულესი ქალაქმშენებლობითი კვანძის – ქალაქის ჩრდილო-აღმოსავლეთის ნაწილის დეტალური დაგეგმარების პროექტი (პროექტის ავტორები – **კ. ბურჭულაძე** და **მ. მამუჭაძე**). ამ უბნის ტერიტორია შეადგენს 120 ჰას, ის შემოფარგლულია **შავშეთის, პუშკინის, სულაბერიძისა და ბარათაშვილის** ქუჩებითა და ზღვისპირა ზოლით. გათვალისწინებული იყო წვრილი კვარტალების გამსხვილება მიკრორაიონებად (4 მიკრორაიონი) და საქვეითო მოძრაობის ორგანიზება. **პორტის** ზონაში დაგეგმილი იყო მალღივი შენობების აღმართვა, რაც ავტორთა აზრით, მეტ გამომხატველობას შესძენდა **ბათუმის** ზღვის ფასადს.

პროექტი, აგრეთვე, ითვალისწინებდა სამრეწველო-სასაწყობო ზონის შექმნას ქალაქის სამხრეთ-დასავლეთის ნაწილში, საცხოვრებელი ზონისაგან განცალკევებით.

გათვალისწინებული იყო **სულაბერიძის** ქუჩის გაჭრა **ბათუმ-გორის** მიმართულებით, იქ მთის პარკის მოწყობა და ზედა ნიშნულებთან კავშირი საბაგრო გზის მეშვეობით. იმდროინ-

1 სამუშაოები დაწყებული იყო 1956 წელს.

დელი **ფრუნზეს** (ახლანდელი **შავშეთის**) ქუჩის ადგილზე დაპროექტებული იყო რკინიგზისა და საავტომობილო სადგურები, რომლებსაც სკვერი ჰყოფდა.

ბურუნ-ტაბიეს კონცხზე და მის გაგრძელებაზე გათვალისწინებული იყო სპორტული ბირთვის ორგანიზება – ფეხბურთის სტადიონი, ჩოგბურთის კორტები და ა.შ.

4.8. ქ. ბათუმის 1970 წლის გენერალური გეგმა¹

1960-ან წლებში ქ. **ბათუმის** მოსახლეობის სწრაფმა ზრდამ განაპირობა ადრე შემუშავებული ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციის განახლების აუცილებლობა. 1967 წელს, საპროექტო ინსტიტუტი „საქქალაქმშენსახპროექტი“ შეუდგა ქ. **ბათუმის** ახალი გენერალური გეგმის შედგენას (პროექტის მთავარი არქიტექტორი რ. **ხატიაშვილი**). პროექტი დამტკიცდა 1970 წელს (ილუსტრაცია 4–8).

გენერალური გეგმის თანახმად, ქალაქი ვითარდებოდა სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით, **კახაბერის** დაბლობის აუთვისებელი ტერიტორიების ხარჯზე. მთელი ქალაქის განაშენიანების საშუალო სართულიანობა მატულობდა 2-დან 5-მდე. განსაკუთრებული ყურადღება ექცეოდა ტიპური საცხოვრებელი სახლების მშენებლობას, რომელთა სართულიანობა იყო 5, 9 და 12. მიკრორაიონებში უნდა განთავსებულიყო აგრეთვე ტიპური ბაგა-ბალები 140 ადგილზე და სკოლები 960 მოსწავლეზე. ტიპიზაციას ექვემდებარებოდა 500-ადგილიანი დასასვენებელი პანსიონატებიც.

¹ სამუშაოები დაწყებული იყო 1967 წელს.

ქ. ბათუმის 1970 წლის გენერალური გეგმა

რაც შეეხება გენერალური გეგმის ძირითად ფუნქციურ-გეგმარებითს გადაწყვეტას, აღსანიშნავია ქალაქის სამოსახლო ტერიტორიის სტრუქტურული გამსხვილება; საგზაო ქსელის რეკონსტრუქცია და მაგისტრალური ქუჩების ორგანიზება; საცხოვრებელ რაიონებში სპორტული ბირთვების შექმნა (საფეხბურთო მოედნებითურთ); მსხვილი სანარმოო-სასაწყობო ზონის ჩამოყალიბება ქალაქის სამხრეთის განაპირას, მთისძირებში.

ზღვის მეტყველი ფასადის შესაქმნელად დაგეგმილი იყო 4 მრავალსართულიანი ტიპური სახლის ჩამწკრივება ზღვისპირა ბულვარის პარალელურად, სასტუმრო „ინტურისტებიდან“ **ნუ-რიო-გიოლის** მიმართულებით.

გენერალური გეგმის თანახმად, **ბათუმის** სამგზავრო სადგური ინაცვლებდა სამხრეთით, მთის ძირებისკენ. მას უნდა ეთამაშა სრულიად ახლებური ქალაქმაფორმირებელი როლი – სადგურიდან ზღვის სანაპიროსკენ გაჭრილი იყო მძლავრი ფუნქციურ-კომპოზიციური ღერძი (ბულვარი), რომელიც ითავსებდა როგორც საავტომობილო მოძრაობის, ისე გამწვანებისა და ქვეითთა გადაადგილების შესაძლებლობებს.

გენერალური გეგმის თვალშისაცემ ხარვეზად რჩებოდა ქალაქის აღმოსავლეთ შემოსავლელში დარჩენილი მსხვილი სამრეწველო ზონა.

4.9. „ბათუმის ცენტრის დეტალური დაგეგმარების პროექტი“ (1978 წ.)

პროექტი დამუშავებულია ს.ს.ი.პ. „საქქალაქმშენსახპროექტში“ (პროექტის ავტორები – არქიტექტორები **თ. კვაჭაძე, ლ. კილაძე, ი. მასხარაშვილი, ბ. ჩიგოვიძე**).

პრინციპულია „ქალაქის ცენტრის“, ანუ საპროექტო ტერიტორიის ამ პროექტში იდენტიფიცირება. ეს ტერიტორია გამომდინარეობს „ქალაქის გენგეგმის სქემიდან“ და ძირითადად მოიცავს ბათუმის ყურის დასავლეთ სანაპიროს, სიღრმისეული შესვლით დასავლეთითვე და სამხრეთით. სავარაუდოა, რომ ამგვარი ხედვა წმინდა მხატვრულ-კომპოზიციური არგუმენტაციით იყო ნაკარნახევი და ბათუმის ქალაქმშენებლობითს ტრადიციებსა და რეალურ ფუნქციონირებაზე ნაკლებადაა ორიენტირებული.

საგულისხმოა, რომ პროექტი არ იხილავს **ბათუმის** ისტორიულად ჩამოყალიბებული განაშენიანების ცენტრალურ ნაწილს, რომელსაც „ქალაქის ცენტრი“ მკვეთრად ემიჯნება. „ძველ ქალაქად“ მიჩნეულია **ბურუნ-ტაბიეს** კონცხის განაშენიანება, როგორც ჩანს, ქუჩების ქსელის შესანარჩუნებლად, თუმცა ძველთადაცვითი სტატუსის გარეშე.

ქალაქის დანარჩენი ნაწილი თავისუფლად მოაზრებულია გეგმარებით ერთეულებად; აქცენტი გადატანილია საგზაო ქსელის რეკონსტრუქციასა და ახალი საზოგადოებრივ-სატრანსპორტო მოედნების შექმნაზე.

„ქალაქის ცენტრის“ სივრცითს კომპოზიციურ იდეად მიჩნეულია მსხვილი ანსამბლური განაშენიანება, ვერტიკალური აქცენტებით და დაგეგმარების თავისუფალი ხერხებით. თვით განაშენიანებას არაფერი აქვს საერთო **ბათუმის** ურბანული გარემოს მასშტაბთან; იგი ჰიპერტროფირებულია და პროექტის შესრულების პერიოდისთვისაც კი ნაკლებად რეალისტურად გამოიყურება.

4.10. ქ. ბათუმის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაცია (2004 წ.)

საქართველოს ქალაქების საბჭოთადროინდელი გენერალური გეგმების ყავლაგასულობისა და დარგის საკანონმდებლო ბაზის უქონლობის გამო, **საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრომ** მიიღო გადაწყვეტილება დროებითი ხასიათის ე.წ. „ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციის“ შემუშავების თაობაზე საქართველოს 6 ქალაქისათვის. ეს ქალაქები იყო: **ბათუმი, ქობულეთი, ფოთი, ქუთაისი, გორი, სიღნაღი.**

ქ. **ბათუმის** „ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაცია“ შეიმუშავა „გის და დზ საკონსულტაციო ცენტრ „გეოგრაფიკა“ 2004 წელს. ნაშრომის ძირითად თეორიულ ნაწილს წარმოადგენდა „ქ. ბათუმის ფუნქციურ-სივრცითი განვითარების სტრატეგიული ხედვა“.

„**ხედვა**“ ყალიბდებოდა ქ. **ბათუმის** ურბანული განვითარების მემკვიდრეობითობის ხაზგასმით, თანამედროვე მდგომარეობის აღწერითა და სამომავლო პერსპექტივების შეფასებით. განსაკუთრებული ყურადღება ექცეოდა ბუნებრივი და ანთროპოგენური რისკების შეფასების, რაიონული დაგეგმარებისა და ქალაქთმშენებლობით დოკუმენტაციის ჰარმონიზების საკითხს, პრობლემური სიტუაციების გამოკვეთას. შემოთავაზებული იყო თანამედროვე ურბან-მენეჯმენტის ისეთი ხერხები, როგორცაა მოსახლეობის მონაწილეობა გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში, ურბანული ინდიკატორების შემოღება, SWOT-ანალიზი, ადგილობრივი ურბანული ლაბორატორიის ჩამოყალიბება.

„**ხედვის**“ არსებით ნაწილს შეადგენდა რეკომენდაციები ზონირებისათვის, რომელშიც აღწერილი იყო უფლებრივი ზონირების სივრცით-ტერიტორიული პარამეტრები.

4.11. ქ. ბათუმის ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა (2007 წ.).

საქართველოს კანონის „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ მოთხოვნათა შესაბამისად, **საქართველოს კულტურის, ძეგლთა დაცვისა და სპორტის სამინისტროს** ინიციატივით, 2007 წელს, „გის და დზ საკონსულტაციო ცენტრ „გეოგრაფიკა“ და **საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ფონდმა** შეიმუშავეს „ქ. ბათუმის ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა“.

ამ ფუნდამენტურ ნაშრომში, რომელიც მოაზრებულია, როგორც ქ. **ბათუმის** მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის საფუძველი, აქცენტი გაკეთებულია ქ. **ბათუმის** ისტორიული ნაწილის, როგორც მნიშვნელოვანი ურბანული მემკვიდრეობის დაცვა-განვითარების პირობების შემუშავებაზე.

ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა განიხილავს ქ. **ბათუმის** ურბანული განვითარების ფართე კონტექსტს. მასში გამოკვეთილია ქ. **ბათუმის** ისეთი ასპექტები, როგორცაა:

- ბუნებრივ-კლიმატური პირობები;
- ადგილი განსახლების სისტემაში;
- ისტორიული განვითარების პირობები;
- საინჟინრო-საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა;
- ურბანონიმიის დინამიკა;
- ისტორიული გეგმები და ქალაქთმშენებლობითი პროექტები;
- სოციალურ-დემოგრაფიული ტენდენციები და ა.შ.

ისტორიულ-კულტურულ საყრდენ გეგმაში ჩამოყალიბებულია ქ. **ბათუმის** ისტორიული ნაწილის დაცვისა და რეაბილიტაციის ძირითადი პრინციპები; გაანალიზებულია XIX საუკუნის ბოლო მეოთხედისა და XX საუკუნის **ბათუმის** ურბანული განვითარების საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზა; განხილულია ქალაქის მართვის სისტემების ევოლიცია; ბათუმის არქიტექტურულ-მხატვრული სახე და სივრცითი წყობა და ა.შ.

ქ. **ბათუმის** ისტორიულ-კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის დებულებებში თავმოყრილია ისეთი ნაწილები, როგორცაა:

დაცვითი ზონების საზღვრების აღწერა;

დებულებები ქ. **ბათუმის** კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონების რეაბილიტაციისა და განვითარების შესახებ;

ქ. **ბათუმის** ისტორიული ნაწილის დაცვის ზონების რეჟიმი;

მითითებები დაცვით ზონებში ახალმშენებლობების გეგმარებითი პარამეტრების დასადგენად.

საყრდენი გეგმის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს ქ. **ბათუმის** განაშენიანების ისტორიული ნაწილის სრული, ამომწურავი ინვენტარიზაცია და ისტორიული და მხატვრული მნიშვნელობა ობიექტების სიების შედგენა.

5. ქალაქის მართვის სამართლებრივი საფუძვლები

ქ. **ბათუმი** იმართება საქართველოში მოქმედი სამართლებრივ-ნორმატიული სისტემის მეშვეობით, რომელთა ურთიერთმიმართება ამა თუ იმ ნორმატიული აქტის ძალის შედარების თვალსაზრისით, წესრიგდება საქართველოს კანონით „ნორმატიული აქტების შესახებ“.

აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის შემთხვევაში, ამ სისტემით განსაზღვრულ იერარქიასთან ერთად, მოქმედებს ავტონომიური რესპუბლიკის ნორმატიული აქტები.

ეს ნორმატიული აქტებია:

- **აჭარის ა.რ.**-ის კონსტიტუცია;
- **აჭარის ა.რ.**-ის კანონი;
- **აჭარის ა.რ.**-ის უმაღლესი საბჭოს დადგენილება;
- **აჭარის ა.რ.**-ის მინისტრთა საბჭოს დადგენილება;
- **აჭარის ა.რ.**-ის მინისტრისა და აღმასრულებელი ხელისუფლების სახელმწიფო უწყების ხელმძღვანელის ბრძანება.

რაც შეეხება თვითმმართველ ერთეულებს, მათ შორის ქ. **ბათუმს**, ამ დონეზე, ისევე როგორც მთელს **საქართველოში**, მოქმედებს შემდეგი ნორმატიული აქტები:

- საკრებულოს გადაწყვეტილება;
- გამგებლის (**ბათუმის** შემთხვევაში – ქ. **ბათუმის** მერის) დადგენილება;
- გამგებლის (მერის) ბრძანება.

ქალაქი **ბათუმი** იმართება ზემოთმოყვანილი სამართლებრივ-ნორმატიული აქტების საფუძველზე. ამის დამადასტურებელია, თუნდაც, ქ. **ბათუმის მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის** შემუშავება, რომელიც მიმდინარეობს საქართველოს კანონების – „სივრცითი მონყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ და „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ მოთხოვნების შესაბამისად.

საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა საფუძველზე, ქ. **ბათუმში** ხორციელდება ურბანული მემკვიდრეობის დაცვა – დადგენილია დაცვის ზონები და შესაბამისი რეჟიმები, შედგენილია არქიტექტურისა და არქეოლოგიის ძეგლთა ნუსხა.

ამის გარდა, ქ. **ბათუმი** თვითონ იჩენს ინიციატივას **საქართველოს** კანონმდებლობის ფარგლებში ურბანული მემკვიდრეობის დაცვის თვალსაზრისით. საქართველოს კანონის – „სივრცითი მონყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ მუხლი 13-ის პ.პ. 7 და 8 შესაბამისად, ქ. **ბათუმის** საკრებულომ მიმართა **საქართველოს მთავრობას** თხოვნით, დათანხმებოდა საკრებულოს წინადადებას „ძველი ბათუმის“ ტერიტორიის განვითარების დროებითი შეზღუდვისა და შეზღუდვის პერიოდისათვის განსაკუთრებული ქალაქთმშენებლობითი რეჟიმის დადგენის თაობაზე. ამ მიმართვის საპასუხოდ, საქართველოს მთავრობამ 2007 წლის 26 სექტემბერს გამოსცა განკარგულება №540 – „ძველი ბათუმის ტერიტორიის განვითარების დროებითი შეზღუდვისა და შეზღუდვის პერიოდისათვის ქალაქთმშენებლობის რეგულირების განსაკუთრებული რეჟიმის დადგენის თაობაზე თვითმმართველი ქალაქ ბათუმის საკრებულოსათვის თანხმობის მიცემის შესახებ“.

ამ განკარგულების თანახმად, „ძველი ბათუმის“ ტერიტორიის განვითარების შეზღუდვის ვადა განისაზღვრა 1 კალენდარული წლით – 2008 წლის 26 სექტემბრამდე. ამ პერიოდში, „ძველი ბათუმის“ ქალაქგანვითარება – ობიექტების მშენებლობა, რეკონსტრუქცია, დემონტაჟი – დაშვებული იყო მხოლოდ ამ პერიოდისათვის დადგენილი ქალაქთმშენებლობის რეგულირების განსაკუთრებული რეჟიმით გათვალისწინებულ შემთხვევებში, ქ. **ბათუმის** მერის დასაბუთე-

ბული წერილობითი წინადადების საფუძველზე. ამგვარი წინადადება განსახორციელებლად საჭიროებდა *აჭარის ა.რ.*-ის მთავრობის მიერ შექმნილი დროებითი კოლეგიური ადმინისტრაციული ორგანოს – *განაშენიანების რეგულირების საბჭოს* გადანაცვლებას.

№540 განკარგულების საფუძველზე, ქ. *ბათუმის* საკრებულომ 2007 წლის 27 სექტემბერს მიიღო დადგენილება №16–8 „ძველი ბათუმის“ ტერიტორიის განვითარების დროებითი შეზღუდვისა და შეზღუდვის პერიოდისათვის ქალაქთმშენებლობის რეგულირების განსაკუთრებული რეჟიმის დადგენის შესახებ.

მანამდე, 2007 წლის 31 აგვისტოს, ურბანული მემკვიდრეობის დაცვის ერთიანი საქალაქო პოლიტიკის გატარების კონტექსტში, ქ. *ბათუმის* საკრებულომ მიიღო დადგენილება №14–5 „თვითმმართველი ქალაქი ბათუმის ტერიტორიაზე „ძველი ბათუმის“ მინათსარგებლობის ზონის შექმნისა და მისი საზღვრების დადგენის შესახებ“, რომელშიც აღწერილი იყო ხსენებული ზონის საზღვრები. ეს საზღვრები კორექტირებულ იქნა ქ. *ბათუმის* საკრებულოს 2008 წლის 26 თებერვლის №2–2 დადგენილებით „თვითმმართველი ქალაქი ბათუმის ტერიტორიაზე „ძველი ბათუმის“ მინათსარგებლობის ზონის შექმნისა და მისი საზღვრების დადგენის შესახებ“ თვითმმართველი ქალაქის – ბათუმის საკრებულოს 2007 წლის 31 აგვისტოს №14-5 დადგენილებაში ცვლილებების შეტანის თაობაზე“.

ქალაქის ფუნქციონირების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მიმართულებას წარმოადგენს საბინაო ფონდის მენეჯმენტი. ბათუმში პრივატიზებულია მრავალბინიანი¹ სახლების ბინების დიდი უმრავლესობა; პრივატიზების პროცესი გრძელდება. ასეთ სახლებში ბინის მესაკუთრეთა საერთო წილადი საკუთრების მართვას სამართლებრივად არეგულირებს *საქართველოს კანონი* „ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობების შესახებ“ (2007 წ.). კანონი ადგენს, რომ მრავალბინიან სახლებში ამ კომპონენტზე ზრუნვა ეკისრება ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობებს. ქვეყანაში არსებულ სოციალურ-ეკონომიკურ პირობებში, აუცილებლობას წარმოადგენს ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობების ფინანსური მხარდაჭერა ხელისუფლების მხრიდან. ამ მიმართულებით წარმატებით მუშაობს ქ. *თბილისის* მერიის სამსახური – „თბილისის კორპუსი“ და, მისი გამოცდილების საფუძველზე – ქ. *ბათუმის* მერიის კეთილმოწყობის სამსახური.

ამ უკანასკნელის მოქმედების სამართლებრივ საფუძველს წარმოადგენს „ბინის მესაკუთრეთა ამხანაგობების განვითარების ხელშეწყობის პროგრამის დამტკიცების შესახებ“ ქ. *ბათუმის* საკრებულოს 2006 წლის 11 აგვისტოს №12-7 გადანაცვლებას; ქ. *ბათუმის* საკრებულოს 2007 წლის 30 იანვრის №1–3 დადგენილება „ბინის მესაკუთრეთა ამხანაგობების განვითარების ხელშეწყობის პროგრამის“ განსახორციელებლად გათვალისწინებული თანხების განკარგვის წესის დამტკიცების შესახებ“ და ქ. *ბათუმის* საკრებულოს 2008 წლის 26 თებერვლის №2–5 დადგენილება „ბინის მესაკუთრეთა ამხანაგობების განვითარების ხელშეწყობის პროგრამის“ განსახორციელებლად გათვალისწინებული თანხების განკარგვის წესის დამტკიცების შესახებ“ თვითმმართველი ქალაქის – ბათუმის საკრებულოს 2007 წლის 30 იანვრის №1–3 დადგენილებაში ცვლილებების შეტანის თაობაზე“.

ქ. *ბათუმის* სარეკრეაციო და გამწვანების სისტემების განვითარებას განსაზღვრავს ქ. *ბათუმის* საკრებულოს 2007 წლის 28 დეკემბრის №163 განკარგულება „ქალაქ ბათუმის ტერიტორიაზე მიწის ნაკვეთებისათვის გამწვანებისა და დასვენების ადგილების სტატუსის მინიჭების შესახებ“.

1 საქართველოს კანონის „ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობების შესახებ“ (2007 წ.) თანახმად მრავალბინიან სახლად ითვლება სახლი, რომელშიც ბინების რაოდენობა ორს აღემატება.

6. ქალაქის მინათსარგებლობის სტრუქტურა და ტენდენციები.

ქ. **ბათუმის** მინათსარგებლობის სტრუქტურა, ძირითადად, XIX–XX საუკუნის განმავლობაში ყალიბდებოდა; ის, დიდწილად, სამშენებლო-გეოლოგიური პირობებით იყო განსაზღვრული. მინათსარგებლობის თვალსაზრისით, შესამჩნევია ძირითადი სივრცით-გეგმარებითი ტენდენცია – ქალაქის სამოსახლო ზონა, ძირითადად, სამხრეთ და სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით ვითარდება, სამელიორაციო სამუშაოების კვალდაკვალ.

როგორც აღინიშნა, **ბათუმი** იმთავითვე, **რუსეთის** იმპერიასთან შემოერთებისთანავე, ვითარდებოდა გეგმიურად, იმდროინდელ ქალაქ-მშენებლობით თეორიასა და პრაქტიკასთან სრულ შესაბამისობაში. ისევე, როგორც **რუსეთის** იმპერიის სხვა ქალაქებში, აქ მოქმედებდა „სამშენებლო წესდება“ («Строительный Устав»), რომელსაც დეტალებში აზუსტებდა ქ. **ბათუმის** ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოს მიერ (Городская Управа) შედგენილი რამდენიმე წესი.

ორასწლიანი განვითარების შედეგად, ქ. **ბათუმში** ჩამოყალიბდა მინათ-სარგებლობისა და დაგეგმარების მკაფიო თავისებურებები, რომელთა რიგს განეკუთვნება:

- ზოლოვანი გეგმარებითი სტრუქტურა;
- ქუჩების მართკუთხა ბადეზე აგებული განაშენიანების სტრუქტურა;
- საზოგადოებრივი და სამოსახლო ზონების შერწყმა, რამდენიმე მკაფიოდ განსხვავებული მორფოტიპის მონაწილეობით – კვარტალური განაშენიანება, საკარმიდამო განაშენიანება, მრავალსართულიანი სახლების ე.წ. „თავისუფალი დაგეგმარება“;
- საერთო-საქალაქო ცენტრის ნაკლებად გამოკვეთილი, დისპერსული ხასიათი;
- ქალაქის ისტორიულად ჩამოყალიბებული ნაწილის – „ძველი ბათუმის“ თავდაპირველი არქიტექტურულ-გეგმარებითი სახით შენარჩუნება;
- ქალაქის გეგმარებით სტრუქტურაში მოედნების მეორეხარისხოვანი როლი;
- „მწვანე არქიტექტურის“ მნიშვნელოვანი ქალაქმაფორმირებელი როლი.

მინათსარგებლობის ამ ქალაქმაფორმირებელ თვისებებს ემატება ქ. **ბათუმის** სარგებლობა მისი ადმინისტრაციული საზღვრების გარეთ ტერიტორიებით, სადაც განთავსებულია ქალაქის სასაფლაოები, ჩამდინარე წყლების გამწმენდი ნაგებობები, მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების პოლიგონი და სხვა ამგვარი.

საბჭოთა პერიოდში ქ. **ბათუმში** ჩამოყალიბდა მინათსარგებლობის თვალსაზრისით განსხვავებული რამდენიმე რაიონი.

პირველი რაიონი მოიცავდა მდ. **ბარცხანასა** და მდ. **ყოროლის-წყლის** მიდამოებში განთავსებულ ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნებსა და მათი მოსამსახურე პერსონალისთვის აშენებულ მოკრორაიონს 3-5 სართულიანი განაშენიანებით, სკოლით, საავადმყოფოთი და ა.შ. აქვე, **ყოროლის-წყლის** შესართავთან, შემორჩენილია ქ. **ბათუმის** ჩასახვის მოწმე ისტორიული საფორტიფიკაციო ნაგებობების ნაშთები. ქალაქისაგან ეს რაიონი გამოყოფილია მთის მასივით, რომელიც თითქმის ზღვის ნაპირამდე ეშვება.

მეორე რაიონი, ძირითადად, აგრეთვე, სამრეწველოა; ის ემიჯნება პირველ რაიონს. აქ განთავსებული იყო და, ნაწილობრივ, ახლაც არის, ნავთობის საწყობები, ციტრუსების კომბინატი, ხის დამამუშავებელი კომბინატი და რკინიგზის სატვირთო სადგური. ტერიტორიის ბალანსში ჭარბობს მრეწველობისა და ტრანსპორტის ობიექტებით დაკავებული მიწის ნაკვეთები. საცხ-

ოვრებელი ფუნქციები წარმოდგენილია, ძირითადად, 1–2 სართულიანი საკარმიდამო განაშენიანებით.

მესამე რაიონი წარმოადგენს ქ. **ბათუმის** ისტორიულად ჩამოყალიბებულ განაშენიანებას, რომელიც შემოფარგლულია **ავშეთის** (თავდაპირველად – სასაფლაოს, შემდგომ – **ფრუნზეს**), **თბილისის**, **ჭავჭავაძის**, **გრიბოედოვისა** ქუჩებითა და ზღვისპირა ზოლით. აქ საცხოვრებელ განაშენიანებაში ჩართულია ადმინისტრაციული და სოციალურ-კულტურული ინფრასტრუქტურის ობიექტები. რაიონის ფარგლებში მდებარეობს **ზღვისპირა პარკი** და **ახალგაზრდობის პარკი**, საზღვაო სამგზავრო სადგური. განაშენიანებაში ჭარბობს 2–3 სართულიანი სახლები, რამდენიმე მაღლივი სახლის ჩართვით.

მეოთხე რაიონი მდებარეობს რკინიგზის ხაზის გადაღმა; ის მოქცეულია **თბილისის**, **ჭავჭავაძის**, **გრიბოედოვის**, **ბაგრატიონის**, **შავი ზღვის**, **მთისძირისა** და **შავშეთის** ქუჩებს შორის. ამ რაიონში იმთავითვე მუშათა კლასი სახლობდა; მას „ჭაობას“ უწოდებდნენ. განაშენიანება, ძირითადად, საკარმიდამო ხასიათისაა. აქვე განთავსებული იყო სამრეწველო-სასაწყობო ობიექტები – ხორცკომბინატი, პურკომბინატი; სამკერვალო, ჩაისა და ავეჯის ფაბრიკები; ელექტროტექნიკური, ღვინის ჩამომსხმელი და მექანიკური ქარხნები; სასაწყობო მეურნეობები.

მეხუთე რაიონი მდებარეობს **გრიბოედოვის** ქუჩის დასავლეთით; თავდაპირველად ის მოიზარებოდა ახალ სამრეწველო რაიონად. უმსხვილეს ობიექტს წარმოადგენდა **ბათუმის** მანქანათმშენებლობის ქარხანა; აქვე იყო თამბაქოს, ფეხსაცმლის ფაბრიკები; ტყავის ქარხანა, ლუდის კომბინატი, რძის ქარხანა და სხვა. მოგვიანებით, ამ რაიონში გაიშალა მრავალსართულიანი სახლების მშენებლობა – როგორც მის სიღრმეში, ისე ზღვისპირა ზოლში.

ზემოსხენებული რაიონების გარდა, ჯერ კიდევ **საბჭოთა** პერიოდში, ქალაქ **ბათუმს** შემოუერთდა სამხრეთ-დასავლეთით მდებარე ტერიტორიები მდ. **მეჯინის** წყლამდე და „სტეპანოვკის“ არხამდე. ეს ტერიტორია იმ დროს განკუთვნილი იყო შერეული – საცხოვრებელი და სამრეწველო – ფუნქციებისათვის.

ამგვარი რაიონების გარდა, ქ. **ბათუმის** საცხოვრებელი ზონა, მიწათსარგებლობის მახასიათებლების მიხედვით, იყოფოდა რამდენიმე გეგმარებით-მორფოლოგიურ ტიპად:

1. მჭიდროდ განაშენიანებული კვარტალების რაიონად (განაშენიანების 70-80%), რომელიც ემიჯნებოდა საზღვაო პორტს და იფარგლებოდა **ნინოშვილის**, **გოგებაშვილის**, **შავშეთის**, **პუშკინისა** და **ლუკა ასათიანის** ქუჩებით;
2. ნაკლები სიმჭიდროვის კვარტლები (40-50%-ანი განაშენიანებით), რომელიც მოქცეული იყო **ლუკა ასათიანის**, **პუშკინის**, **სელიმ ხიმშიაშვილისა** და **ნინოშვილის** ქუჩებს შორის;
3. პერიფერიული საკარმიდამო კვარტლები განაშენიანების 12-15%-ით.

მიწათსარგებლობის ამგვარი სტრუქტურის გარდა, **საბჭოთა** პერიოდში ქ. **ბათუმისათვის** დამახასიათებელი იყო ცალკეული მაღლივი სახლების ჩამოყალიბებულ განაშენიანებაში „ჩასმის“ პრაქტიკაც; ამგვარი „ცალობრივი“ გადაწყვეტები დღესაც ამახინჯებს ქალაქის ისტორიულად ჩამოყალიბებულ ნაწილს.

ქ. **ბათუმის** მიწათსარგებლობის სრულფასოვნად წარმართვისათვის დიდი მნიშვნელობა აქვს ქალაქის ისტორიულად ჩამოყალიბებულ ნაწილს, როგორც ურბანული მემკვიდრეობის, ადეკვატური დაცვა.

ბოლო წლებში ქ. **ბათუმის** ურბანული მემკვიდრეობის დაცვის სფეროში რამდენიმე ეტაპური ნაბიჯი გადაიდგა. 2004 წელს, **საქართველოს ეკონომიკური სამინისტროს** დავალებით, „გის

და დზ საკონსულტაციო ცენტრ „გეოგრაფიკმა“ შეასრულა ნაშრომი „ქალაქ ბათუმის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაცია“

ამ ნაშრომს მოჰყვა *საქართველოს კულტურის, ძეგლთა დაცვისა და სპორტის სამინისტროს* დაკვეთით ამავე ორგანიზაციის მიერ 2007 წელს შესრულებული ფუნდამენტური პროექტი – „ქ. ბათუმის ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა“. ამ პროექტში გათვალისწინებული იყო „ძველი ბათუმის“ ქალაქთმშენებლობითი დაცვის სამართლებრივი და ორგანიზაციული პირობები.

პროექტის განხორციელების მიზნით, *საქართველოს* კანონის „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ მე-13 მუხლის მე-7 და მე-8 პუნქტების შესაბამისად, ქ. *ბათუმის* საკრებულოს მიმართვის საფუძველზე, *საქართველოს მთავრობამ* 2007 წლის 26 სექტემბერს გამოსცა განკარგულება №540 „ძველი ბათუმის ტერიტორიის განვითარების დროებითი შეზღუდვისა და შეზღუდვის პერიოდისათვის – ქალაქთმშენებლობის რეგულირების განსაკუთრებული რეჟიმის დადგენის თაობაზე თვითმმართველი ქალაქ ბათუმის საკრებულოსათვის თანხმობის მიცემის შესახებ“.

„განკარგულების“ თანახმად, განვითარების შეზღუდვის პერიოდი განისაზღვრა 1 წლით. „განკარგულება“ ადგენდა, რომ ამ პერიოდში „ძველი ბათუმის ტერიტორიაზე მშენებლობა, რეკონსტრუქცია და დემონტაჟი განხორციელდეს მხოლოდ ამ პერიოდისათვის დადგენილი ქალაქთმშენებლობის რეგულირების განსაკუთრებული რეჟიმით გათვალისწინებულ შემთხვევებში, <...> მერის დასაბუთებული წერილობითი წინადადების საფუძველზე, აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის მთავრობის მიერ შექმნილი დროებითი კოლეგიური ადმინისტრაციული ორგანოს – განაშენიანების რეგულირების საბჭოს გადაწყვეტილებით“.

ქ. *ბათუმის* საკრებულო დგამს რამდენიმე მნიშვნელოვან ნაბიჯს „ძველი ბათუმის“ მინათსარგებლობისა და ურბანული განვითარების მოსაწესრიგებლად. 2007 წლის 31 აგვისტოს გამოდის საკრებულოს დადგენილება „თვითმმართველი ქალაქი ბათუმის ტერიტორიაზე “ძველი ბათუმის“ მინათსარგებლობის ზონის შექმნისა და მისი საზღვრების დადგენის შესახებ“. დადგენილება აწესებს „ძველი ბათუმის“ მინათსარგებლობის ზონას შემდეგ ფარგლებში.

„ზღვის სანაპიროზე არსებული **9 მაისის ობელისკიდან ჭავჭავაძის** ქუჩის ლუნი მხარე **მელიქიშვილის** ქუჩის კვეთამდე, **ჭავჭავაძის** ქუჩის კვეთიდან **მელიქიშვილის** ქუჩის კენტი მხარე **მოსწავლე-ახალგაზრდობის პარკის** ტერიტორიამდე, **მელიქიშვილის** ქუჩის კვეთიდან **მოსწავლე-ახალგაზრდობის პარკის** ტერიტორიის **ერას** ქუჩის მხარე **გრიბოედოვის** ქუჩამდე, **გრიბოედოვის** ქუჩა **მოსწავლე-ახალგაზრდობის პარკის** ტერიტორიის **ერას** ქუჩის მხარის **გრიბოედოვის** ქუჩისკენ მოპირდაპირე კვეთიდან **რუსთაველის** ქუჩამდე, **რუსთაველის** ქუჩის კენტი მხარე **გრიბოედოვის** ქუჩის კვეთიდან გოგებაშვილის ქუჩამდე, **გოგებაშვილის** ქუჩის ლუნი მხარე ზღვის სანაპიროზე არსებული **9 მაისის** ობელისკამდე“.

პარალელურად, კანონმდებლობით დადგენილი წესით, ქ. *ბათუმის* საკრებულო მიმართავს *საქართველოს მთავრობას* „ძველი ბათუმის“ ტერიტორიის განვითარების დროებითი შეზღუდვის თანხმობის მისაღებად. ამ მიმართვის საფუძველზე *საქართველოს მთავრობამ* 2007 წლის 26 სექტემბერს გამოსცემს №540 განკარგულებას „ძველი ბათუმის“ ტერიტორიის განვითარების დროებითი შეზღუდვისა და შეზღუდვის პერიოდისათვის ქალაქთმშენებლობის რეგულირების განსაკუთრებული რეჟიმის დადგენის თაობაზე თვითმმართველი ქალაქ *ბათუმის* საკრებულოსათვის თანხმობის მიცემის შესახებ.

თანხმობის მიღებისთანავე, 2007 წლის 27 სექტემბრის №16-8 დადგენილებით, ქ. **ბათუმის** საკრებულომ გადაწყვიტა, რომ ქ. **ბათუმის** მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის შემუშავება-დამტკიცებამდე, „ძველი ბათუმის ტერიტორიაზე“ <...> დასაშვებია მშენებლობა, რეკონსტრუქცია და დემონტაჟი მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ:

- ა) სამშენებლო ობიექტი ენაცვლება მწვავე ავარიულ მდგომარეობაში მყოფ, ისტორიულ და მხატვრულ ღირებულებას მოკლებულ შენობას, ნაგებობას ან საინჟინრო საკომუნიკაციო ქსელს;
- ბ) სამშენებლო საქმიანობამ უნდა გააუმჯობესოს დეგრადირებული ურბანული ქსოვილი (შეავსოს ისტორიულ განაშენიანებაში ნგრევის შედეგად გაჩენილი სიცარიელები, შეცვალოს ღირებულ შენობებს შორის მოქცეული არაღირებული ნაგებობები, გაათავისუფლოს სივრცე ისტორიულად ჩამოყალიბებულ გარემოში დისონანსის შემტანი ნაგებობებისაგან, თავდაპირველი სახით აღადგინოს მისი ისტორიული გარემო და სხვა);
- გ) საინვესტიციო პროექტის განხორციელება განსაკუთრებული და მნიშვნელოვანია ქალაქმშენებლობითი, გეგმარებითი, საზოგადოებრივი, ჰუმანიტარული, ეკონომიკური, თავდაცვითი, კულტურული ამოცანების გადაწყვეტის მიზნით;
- დ) შენობა-ნაგებობები დროებითი ხასიათისაა“.

დადგენილება საზღვრავს „ძველი ბათუმის“ ტერიტორიაზე მშენებარე ობიექტის ზღვრულ სიმაღლეს 3 სართულით ან 12 მეტრით და ამ სიმაღლის გაანგარიშების მეთოდიკას:

„6. განაშენიანების სართულიანობის გაანგარიშებისას გაითვალისწინება მინისზედა ყველა სახის სართულები, მანსარდული სართულის ჩართვით. განაშენიანების სართულიანობის გაანგარიშებისას არ ჩაითვლება მინისქვეშა სართული (სარდაფი, სათავსი) თუ მისი ჭერი განთავსებულია მინის ზედაპირიდან არაუმეტეს 14 მეტრის სიმაღლეზე. უძრავი ქონების (ობიექტის) სიმაღლე გაიანგარიშება მინის ნაკვეთის მიმდებარე ნიშნულიდან შენობის ფრონტალური (ფასადის) კედლის გარე კონტურის უმაღლეს ნიშნულამდე, რომელსაც ემატება სახურავის სიმაღლე მთლიანად, თუ მისი ქანობის დახრის კუთხე აღემატება 70°-ს ან რომელსაც ემატება სახურავის 1/3 სიმაღლე, თუ სახურავის ქანობის დახრისკუთხე 45°-დან 70°-მდეა, ხოლო, თუ სახურავის ქანობის დახრის კუთხე 45°-ზე ნაკლებია, მაშინ 12 მეტრიან ზღვარს სახურავის სიმაღლე არ ემატება“.

საგულისხმოა, რომ დადგენილების ეს პუნქტი უსწრებს 2008 წლის 10 სექტემბერს ამოქმედებულ, **საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს** 2008 წლის 8 ივლისის №1-1/1254 ბრძანებით დამტკიცებულ „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითად დებულებებს“, კერძოდ, მის მუხლ 27 – „სამშენებლო მინის ნაკვეთზე განთავსებული შენობის მაქსიმალური სიმაღლის განსაზღვრა“.

არსებითია, რომ დადგენილება არ ვრცელდება კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებზე, „<...> გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ძეგლი იმავდროულად არის განსაკუთრებული მნიშვნელობის ობიექტი“. არქიტექტურის ძეგლებზე სამუშაოები რეგულირდება **საქართველოს** კანონის „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ მოთხოვნათა შესაბამისად.

მოგვიანებით, 2008 წლის 26 თებერვალს, ქ. ბათუმის საკრებულო გამოსცემს ”2-2 დადგენილებას „თვითმმართველი ქალაქი ბათუმის ტერიტორიაზე „ძველი ბათუმის“ მინათსარგებლობის ზონის შექმნისა და მისი საზღვრების დადგენის შესახებ“ თვითმმართველი ქალაქის – ბათუმის საკრებულოს 2007 წლის 31 აგვისტოს №14-5 დადგენილებაში ცვლილებების შეტანის

თაობაზე“. ეს დადგენილება მიღებულ იქნა „ძველი ბათუმის“ საზღვრების დასაკორექტირებლად. „ზღვის სანაპიროზე არსებული **9 მაისის** ობელისკიდან **ჭავჭავაძის** ქუჩის ლუწი მხარე **ბართაშვილის** ქუჩის კვეთამდე, **ბართაშვილის** ქუჩა **რუსთაველის** ქუჩამდე, **რუსთაველის** ქუჩის კენტი მხარე **გოგებაშვილის** ქუჩამდე, **გოგებაშვილის** ქუჩის ლუწი მხარე ზღვის სანაპიროზე არსებულ **9 მაისის ობელისკამდე**“.

გრძელდება ქ. ბათუმის არასასოფლო-სამეურნეო მიწების პრივატიზება. ქალაქის **მერიის ეკონომიკური სამსახურის** მონაცემებით, 2006-2008 წლის I ნახევრის პერიოდში, უპირობო აუქციონის წესით, საკუთრების უფლებით, გაიყიდა 22 ნაკვეთი, საერთო ფართობით 44.165 მ². (ცხრილი 6-3).

ამ ნაკვეთების ფართობი ვარიერებს დიდ დიაპაზონში – 34 მ²-დან 18.800 მ²-მდე. აგრეთვე მერყეობს ნაკვეთების შესყიდვის დაყვანილი ფასი – 26 ლარიდან 3 097,8 ლარამდე 1 მ²-ში.

ცხრილის მონაცემების საფუძველზე ჩატარებული გაანგარიშება მეტყველებს, რომ სხვაობა ნაკვეთების სანყის გასაყიდ ფასებსა და შესყიდვის ფასებს შორის მეტად არაერთგვაროვანია. ნაკვეთების დიდი უმრავლესობისათვის (22-დან 16 ნაკვეთი) ამ ორ ფასს შორის სხვაობა ეტევა 1–11%-ის დიაპაზონში. ეს სხვაობა მაქსიმუმს აღწევს **დავით აღმაშენებლისა** და **ტაბიძის** ქუჩების კვეთაში განთავსებული 3.271 მ² ნაკვეთის შემთხვევაში, როდესაც მინა გაიყიდება თითქმის 8-ჯერ ძვირად, ვიდრე სანყისი ფასი ადგენდა.

ამავე პერიოდში, კონკურსის ან პირობითი აუქციონის წესით გაიყიდა 20 ნაკვეთი, ჯამური ფართობით 68. 661 მ².

ქ. ბათუმის ცენტრში, განსაკუთრებით პორტის ზონაში, არსებული ფუნქციების განვითარების უაღრესად შეზღუდული ტერიტორიული რესურსები სპეციალისტებს კარნახობს ზღვის აკვატორიის ხარჯზე ტერიტორიების მომატების იდეაზე მუშაობის საჭიროებას. ამ მხრივ საგულისხმოა „საქნაპირდაცვის“ კონცეპტუალური წინადადება.

ცხრილი №6-3

ქ. ბათუმში უპირობო აუქციონის წესით, საკუთრების უფლებით განკარგული
არასასოფლო-სამეურნეო მიწის ნაკვეთები
(2006–2008 წლის I ნახევარი)

№	მისამართი	წელი	ფართობი	საწყისი გასაყიდი ფასი (ლარი)		შენყიდვის ფასი		შესყიდვის ფასი, საწყის ფასთან შედარებით (%)
				ნაკვეთის	1 მ ² -ს	ნაკვეთის	1 მ ² -ს	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	რუსთაველის ქუჩა (ბათუმი)	2006	18.000	1.830.000	97,3	1.880.000	100,0	102,7%
2.	ლეონიძის ქ. 4-სა და №4-ს შორის	2006	3 000	210 000	70,0	216 000	72,0	102,9%
3.	მელიქიშვილის მე-3 შესახვევი № 21	2006	400	10 000	25,0	10 400	26,0	104,0%
4.	ს. ხიმშიაშვილის და ბაგრატიონის ქუჩების კვეთა	2006	3 700	92 500	25,0	99 500	26,9	107,6%
5.	ლეონიძის ქუჩაზე №4-სა და №8-ს შორის	2006	2 500	175 000	70,0	180 000	72,0	102,9%
6.	ბაგრატიონის ქუჩაზე, წისქვილკომბინატის მიმდებარედ	2006	1 500	105 000	70,0	110 000	73,3	104,7%
7.	რუსთაველის ქუჩა	2006	1 300	468 000	360,0	473 000	363,8	101,1%
8.	გ. ბრწყინვალეს ქ. №2	2006	30	2 000	66,7	2 500	83,3	124,9%
9.	ლერმონტოვის ქ. №42	2006	120	8 000	66,6	36 000	300,0	450,5%
10.	ლეონიძის ქ. №3	2006	496	33 000	66,5	35 000	70,6	106,2%
11.	ფიროსმანის ქ. №16-ში მდებარე სადღეღამისო ავტოსადგომის მომიჯნავედ	2006	600	27 000	45,0	28 000	46,7	103,8%
12.	ვაჟა-ფშაველას ქ. №81-ში №24 საბავშვო ბაღის მიმდებარედ	2006	300	9 600	32,0	18 600	62,0	193,8%
13.	თამარ მეფის გზატკეცილზე ზღვის წყლის გამტკნარების ყოფილი კვლევით ინსტიტუტსა და რესტორან „ბენზეს“ შორის	2006	859	85 900	100,0	90 000	104,8	104,8%
14.	პუშკინის ქ. №135 (პუშკინის ქ. №137/139 არსებული საცხოვრებელი სახლის მიმდებარედ)	2007	411	25 000	60,8	30 000	73,0	120,1%
15.	ახმეტელისა და გენ. მაზნიაშვილის ქუჩების კვეთა (შპს „ალიკის“ უკან)	2007	34	13 600	400,0	15 100	444,1	111,0%
16.	მემედ აბაშიძის ქ. №52 (მ. აბაშიძისა და ვაჟა-ფშაველას ქუჩების კვეთა)	2007	777	777 000	1000,0	2 407 000	3097,8	309,8%

17.	თამარ მეფის გამზირზე (ყოფილი რკინიგზის სადგურის მიმდებარედ)	2007	1 270	381 000	300,0	386 000	303,9	101,3%
18.	თამარ მეფის გამზირზე შპს „ორთაბათუმის“ მიმდებარედ	2007	760	230 000	302,6	240 000	315,8	104,4%
19.	ტაბიძის ქ. №6-ის მიმდებარედ	2007	3 527	352 700	100,0	502 700	142,5	142,5%
20.	ლეონიძის ქ. №8 ^ა	2007	260	26 000	100,0	28 000	107,7	107,7%
21.	ალმაშენებლისა და ტაბიძის ქუჩების კვეთა	2007	250	50 000	200,0	396 000	1584,0	792,0%
22.	კობლაძის ქუჩაზე, თექვსმეტსართულიანი საცხოვრებელი სახლის მოპირდაპირედ	2008	3 271	2 000 000	611,4	2 020 000	617,5	101,0%

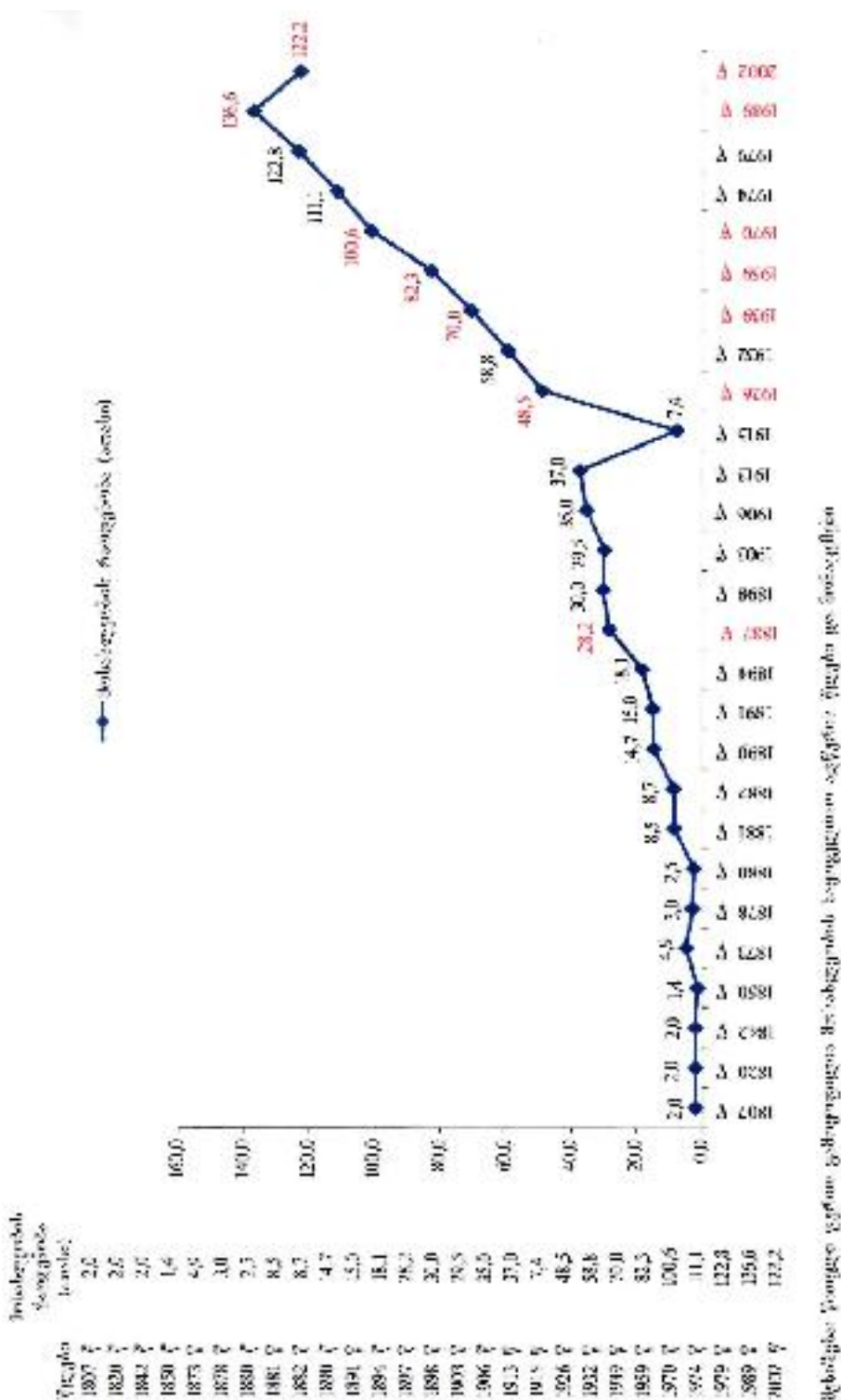
7. მოსახლეობა და დემოგრაფიული ტენდენციები

2008 წლის 1 ივლისისათვის ქ. **ბათუმის** მოსახლეობა შეადგენდა 125,671 კაცს. მოსახლეობის ამ რაოდენობას **ბათუმმა** 1878 წლიდან განვითარების დინამიკური და, ამავე დროს, დრამატული ისტორიის შედეგად მიაღწია (დიაგრამა 7-1).

ბათუმის დემოგრაფიული სურათის აღწერისას ყურადღებას იმსახურებს რამდენიმე გარემოება – ძირითადად, ისტორიული, გეოპოლიტიკური და ეკონომიკური ხასიათისა.

დიაგრამა 7-1

ქ. ბათუმის მოსახლეობის დონამიკა (1807-2002 წ.წ.)



რუსეთის იმპერიასთან შეერთებამდე **ბათუმის** მოსახლეობა 2 000 სულს თუ აღწევდა – მისი უმრავლესობა **თურქები** და 1862 წელს რუსეთის იმპერიიდან დევნას გამოქცეული **მუჰაჯირები** – **აფხაზები** და **ჩერქეზები** იყვნენ. მოსახლეობის გარკვეულ ნაწილს **ბერძნები** და **სომხები** (უმთავრესად, კათოლიკები) შეადგენდნენ, რასაც იმ დროს არსებული ეკლესია-სალოცავები მოწმობს. ქართული ეთნიკური ჯგუფები წარმოდგენილნი იყვნენ **აჭარლებისა** და **ლაზების** მცირე რაოდენობით.

ბერლინის ტრაქტატის (1878 წ.) პირობებით, **ბათუმის ოლქი რუსეთის იმპერიას** გადაეცა; ამასთან, ადგილობრივ მოახლეობას უფლება ეძლეოდა 3 წლის განმავლობაში აერჩია ქვეშევრდომობა და, სურვილის შემთხვევაში, **ოტომანის იმპერიაში** გადასულიყო. ეს გზა **ბათუმის** იმდროინდელი მოსახლეობის დაახლოებით მესამედმა აირჩია.

ამ დროიდან მოყოლებული, **რუსეთის** მეფის ხელისუფლება დაადგა **ბათუმის** ინტენსიური კოლონიზაციის გზას. სამხედრო კონტინგენტისა და სახელმწიფო მოხელეების ჩასახლების გარდა, განიხილებოდა **რუსეთის იმპერიის** შიდა ოლქებიდან მოსახლეობის მასობრივი ორგანიზებული მიგრაციის შესაძლებლობაც, მაგრამ ამგვარი პოლიტიკის განხორციელებას ბათუმის მხარის იმ დროისთვის უკიდურესად არახელსაყრელი კლიმატური პირობები უშლიდა ხელს. სამაგიეროდ, **რუსეთის იმპერიიდან** და ევროპიდან **ბათუმს** გაემუშრა სხვადასხვა რანგის მენარმეები, კომერსანტები, ვაჭრები, მშენებლები, ხელოსნები და სხვა საქალაქო პროფესიების მქონე პირები. მიგრანტთა ნაკადის მნიშვნელოვან წილს ქართული სოფლებიდან გამოსულები შეადგენდნენ.

ამ ვითარებაში, სოციალურ-დემოგრაფიული სურათის გამოსავლენად, **რუსეთის** ხელისუფლება მიმართავდა ახლადშემოერთებული დასახლებების, მათ შორის **ბათუმის**, მოსახლეობის ერთდღიანი აღწერის ხერხს.

1882 წლის 19 მარტის ამგვარმა აღწერამ დააფიქსირა **ბათუმში** მცხოვრები 8. 671 ადამიანი, მათ შორის მამრობითი სქესის 6. 931 (79,9%) და მდედრობითი სქესის 1. 740 (20,1). უნდა ითქვას, რომ სქესობრივი დისპროპორცია დიდ ხანს რჩებოდა ბათუმის თავისებურებად, რაც ძნელი ასახსნელი არ იყო.

ეროვნების მიხედვით სურათი შემდეგნაირი იყო:

– ქართველები	– 1 156;		– ებრაელები	– 179;
– ბერძნები	– 1 106;		– გერმანელები	– 145;
– რუსები	– 980;		– სპარსელები	– 112;
– სომხები	– 908;		– ფრანგები	– 24;
– თურქები	– 603;		– იტალიელები	– 19;
– აფხაზები	– 377;		– ინგლისელები	– 10.

ამათგან 4. 290 იყო **რუსეთის** ქვეშევრდომი, 1 146 – **თურქეთისა** და 38 – **საბერძნეთის**. ამ დროისთვის **ბათუმში** მოქმედებდა **ოსმალეთის**, **საფრანგეთისა** და **ინგლისის** საკონსულოები.

მოსახლეობის შემდეგი ერთდღიანი აღწერა ჩატარდა 1890 წლის 17 ივნისს; მან 14. 674 მოქალაქე დააფიქსირა; ამას ემატებოდა „დროებითი მოსახლეობა“ – 3.449 სული. მამაკაცთა რაოდენობა უდრიდა 14. 180 (78,3%), ქალთა – 3.943 (21,7%) სულს.

მოსახლეობის ძირითადი ეთნიკური სურათი შემდეგი იყო:

– რუსები	– 4 161	(22,95%);	– ბერძნები	– 1 995	(11,00%);
– ქართველები	– 3 574	(19,72%);	– თურქები	– 1 171	(6,48%);
– სომხები	– 3 128	(17,25%);	– ებრაელები	– 862	(4,76%);

ნიშანდობლივია, რომ **ბათუმის** მოსახლეობის 37,5% გლეხობა შეადგენდა, 23,4% – „მეშჩანობა“, 11,5% – უცხო ქვეყნების ქვეშევრდომები იყვნენ, აზნაურები – 7,8%, მოქალაქეები 6,5% და ა.შ.

მეორე ერთდღიანი აღწერა, უკვე **ბათუმის** თვითმმართველობის ინიციატივით ჩატარდა 1890 წლის 17 ივლისს. აღწერის ბლანკების ფორმა ნასესხები იყო ქ. **ტფილისის** 1876 წლის ანალოგიური აღწერის დოკუმენტაციიდან. აღწერა **ბათუმის** 4 საპოლიციო უბნის მიხედვით ჩატარდა.

აღწერის მეთოდის გულისხმობდა **ბათუმის** მოსახლეობის 2 კატეგორიად დაყოფას. აღწერის პირველი მხარე – **სახელობითი** – გულისხმობდა მკვიდრი მოსახლეობისა და ბინებში მცხოვრები ქალაქის სტუმრების აღწერას. მეორე – **სიობრივი** – ითვლიდა **ბათუმში** დაბანაკებული სამხედრო ნაწილების პირად შემადგენლობას, სამხედრო ჰოსპიტალსა და ქალაქის საავადმყოფოში მოთავსებულ ავადმყოფებს, ციხის პატიმრებს და იმ გემების მეზღვაურებს, რომლებიც აღწერის დღეს **ბათუმის** ყურეში ან რეიდზე იმყოფებოდნენ.

ამ ორი ხერხით აღწერილმა მოსახლეობამ, ერთიანად, 18.123 სული შეადგინა, მათ შორის **სახელობითი** წესით – 14.674, ხოლო **სიობრივი** წესით – 3.449. სქესობრივი სტრუქტურა ჯამურად ასე გამოიყურებოდა: მამრობითი სქესის – 14.180, მდედრობითი სქესის – 3.943.

საპოლიციო უბნების მიხედვით **ბათუმის** მოსახლეობა შემდეგნაირად განაწილდა:

საპოლიციო უბანი	სახელობითი გათვლითი			სიობრივი გათვლითი			სულ	მ.შ. ბავშვები 7 ლამდე		
	მამრ. სქ.	მდედრ. სქ.	ორივე	მამრ. სქ.	მდედრ. სქ.	ორივე		მამრ. სქ.	მდედრ. სქ.	ორივე
I („აზიზიე“)	2426	1040	3466	29	–	29	3495	166	158	324
II („ანმედიე“)	2373	647	3020	1252	–	1252	4272	106	106	212
III („ნურიე“)	2589	1576	4165	551	5	556	4721	248	243	491
IV („მუფტიე“)	3348	675	4023	1612	–	1612	5635	111	95	206
ჯამი	10.736	3.938	14.674	3.444	5	3.449	18.123	631	602	1.233

ამდენად, ერთდღიანმა აღწერამ მოსახლეობის სქესობრივი შემადგენლობის შემდეგი თანაფარდობა გამოავლინა: მთელს **ბათუმში** (მკვიდრი სამოქალაქო მოსახლეობა) – მამაკაცები – 73,2%; ქალები – 26,8%. წინა აღწერასთან შედარებით, სქესობრივი ბალანსი, მართალია, უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც ავლენს გამოსწორების ტენდენციას – 1882 წელს თანაფარდობა იყო 79,9% და 20,1. ნიშანდობლივია, რომ 7 წლის ასაკამდე ბავშვებში სქესთა თანაფარდობა ახლოა ბუნებრივ პროპორციასთან 51,2% (ვაჟები) და 48,8% (გოგონები).

ბათუმის ურბანული კულტურის საყოველთაოდ აღიარებული ტრადიციულად მაღალი დონის მიზეზები მდგომარეობს იმაში, რომ ის იმთავითვე, რუსეთის იმპერიასთან მიერთების მომენტიდან, ქალაქად ყალიბდებოდა, რასაც ხელს უწყობდა მისი მოსახლეობის ეთნოკონფესიური მრავალფეროვნება. **ბათუმი**, დიდწილად, მიგრანტთა ქალაქი იყო; ამას მოწმობს ერთდღიანი აღწერის ის ნაწილი, რომელიც ადგენს ბათუმელების ბინადრობის წინა ადგილებს, ანუ საიდან ჩამოვიდნენ ისინი.

მიგრანტთა გამოსვლის ადგილი	მამრ. სქ.		მდედრ. სქ.		ორივე	
	აბს.	%	აბს.	%	აბს.	%
რუსეთიდან და ბესარაბიის ოლქიდან	306	79,5	79	20,5	385	2,6
ტფილისის გუბერნიიდან	274	73,5	99	26,5	373	2,5

ქუთაისის გუბერნიიდან	906	82,0	199	18,0	1105	7,5
ბაქოს გუბერნიიდან	80	77,7	23	22,3	103	0,7
ერევნის გუბერნიიდან	217	93,5	15	6,5	232	1,6
თერგის ოლქიდან	10	76,9	3	23,1	8	0,1
ართვინის ოკრუგიდან	6	75,0	2	25,0	13	–
ბათუმის ოკრუგიდან	39	92,9	3	7,1	42	0,3
უცხოეთი	469	81,0	110	19,0	579	3,9
უცნობი	116	80,6	28	19,4	144	1,0
ქ. ბათუმის მკვიდრნი	8313	71,1	3377	28,9	11690	79,7
სულ	10736	73,2	39,38	26,8	14674	100,0

ცხრილიდან ჩანს, რომ **ბათუმის** მოსახლეობის მექანიკური ზრდა, ძირითადად, მიმდინარეობდა **ქუთაისის გუბერნიიდან** (906 ადამიანი), **რუსეთიდან** (306), **ტფილისის გუბერნიიდან** (274), **ერევნის გუბერნიიდან** (217) გამოსულთა ხარჯზე. მნიშვნელოვანი იყო, აგრეთვე, უცხოელთა წილი (469). ყველა ამ კატეგორიაში, გასაგები მიზეზების გამო, ჭარბობენ მამრობითი სქესის მიგრანტები.

1897 წლის 28 იანვარს ჩატარებულმა **სრულიად რუსეთის მოსახლეობის აღწერამ** ბათუმში მცხოვრები 28. 508 სული დააფიქსირა, მათ შორის 20. 439 მამაკაცი (72,0%) და 8.069 ქალი (28,%)

ეთნიკური წარმომავლობის მიხედვით, რომელიც აღწერაში მშობლიური ენის საფუძველზე ვლინდებოდა, სურათი შემდეგი იყო:

– სლავური წარმომავლობის (რუსი, უკრაინელი, ბელორუსი)	– 7.144;
– სომეხი	– 6.839;
– ქართველი	– 6.087;
– ბერძენი	– 2.762;
– თურქი (აღწერა არ ასხვავებდა თურქებსა და აჭარლებს)	– 1.654;
– ებრაელი	– 1.064;
– პოლონელი	– 722;
– გერმანელი	– 299;
– ჩერქეზი და აფხაზი	– 65;
– სხვა	– 1.870.

1903 წელს, ბათუმის გენერალ-გუბერნატორის ანგარიშით, მოსახლეობა 29.545 სულს აღწევს, მათ შორის მამაკაცები – 18.800 (64%), ქალები – 10.745 (36%).

ძირითადი ეთნიკური სურათი ამ დროს შემდეგია:

– სლავები (პოლონელების გარდა)	– 7.244;
– ქართველები	– 6.684;
– სომეხები	– 5.182.

ამ პერიოდში, მოსახლეობის რიცხოვნობრივი დინამიკის თვალსაზრისით, **ბათუმს** სამხრეთ კავკასიაში ქ. **ბაქო** თუ შეედრებოდა. საგულისხმოა, რომ გაზეთი „კვალის“ (1898, №2) და რევოლუციონერი **კლარა ცეტკინი**, ერთხმად, ასეთ ტემპს „ამერიკულ სისწრაფეს“ უწოდებდნენ.

ბათუმის დემოგრაფიული საბჭოთადრომდელი ისტორიისთვის თვალის გადავლება იძლევა მნიშვნელოვანი დასკვნის გაკეთების საშუალებას – ამ ქალაქის მოსახლეობა მკვეთრად რეაგირებს გეოპოლიტიკურ და ეკონომიკურ ფაქტორებზე – ამას მეტყველებს დინამიკური დემოგრაფიული პიკები **ბაქო-ბათუმის** ნავთობსადენის მოწყობის და **ბათუმში** რკინიგზის შემოსვლის შედეგად და, პირიქით, 1915 წელს სამოქალაქო მოსახლეობის რაოდენობის 5 ჯერადი (!)

ვარდნა 1913 წელთან შედარებით – 37.000-დან ვიდრე 7.355 სულამდე. ეს მოვლენა გამოწვეული იყო პირველი მსოფლიო ომის საბრძოლო მოქმედებების **ბათუმის** მიდამოებში გადმოტანის საშიშროებით. ცხადია, ამ გარემიგრაციული ნაკადის ძირითადად მასას არაქართული მოსახლეობა წარმოადგენდა.

სტატისტიკური მონაცემები ცხადყოფს, რომ **ბათუმის** ერთ-ერთ განმასხვავებელ დემოგრაფიულ თვისებას, იმთავითვე, მისი მოსახლეობის ეთნიკური და კონფესიური მრავალფეროვნება წარმოადგენდა. ამის საუკეთესო დასტურია თავის დროზე აგებული რელიგიური ნაგებობების მთელი სპექტრი – მუსლიმანური, მართმადიდებლური (მათ შორის ბერძნული), ქართულ-კათოლიკური, სომხურ-კათოლიკური, იუდეველური. ამასვე ადასტურებს XIX–XX საუკუნის დასაწყისის ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობის ხმოსანთა ეროვნული და კონფესიური შემადგენლობა.

გასაბჭოების შემდეგ, **ბათუმის** მოსახლეობა ისევ იწყებს მკვეთრ ზრდას – ქვეყნისა და **აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის** დაჩქარებული ინდუსტრიალიზაციის კვალობაზე. 1926 წლის მოსახლეობის საკავშირო აღწერის მონაცემებით, **ბათუმში** უკვე 48,5 ათასი მოსახლე აღირიცხება, 1932 წელს – 58,800, ხოლო 1939 წლის აღწერით – 70,000 ათასი. საგულისხმოა, რომ მოსახლეობის ზრდა, ძირითადად, შიდარესპუბლიკური მიგრაციის ხარჯზე მიმდინარეობდა, სქემით „სოფელი – ქალაქი“.

დემოგრაფიული ზრდის პიკს **ბათუმმა** 1989 წელს მიაღწია – საბჭოთა პერიოდის მოსახლეობის უკანასკნელმა საყოველთაო აღწერამ ქალაქში 136.600 ადამიანი დააფიქსირა. ამის შემდეგ, საქართველოში შექმნილი რთული პოლიტიკური და სოციალურ-ეკონომიკური ვითარების გამო, ბათუმი აღმოჩნდა ქვეყნის იმ 51 ქალაქს შორის (54-დან), რომელთა მოსახლეობამ 1989 და 2002 წლების აღწერებს შორის მნიშვნელოვნად იკლო. ამასთან, უნდა ითქვას, რომ **ბათუმის** მოსახლეობის კლებამ (10,5%) არ მიიღო ისეთი დრამატული ხასიათი, როგორც საქართველოს მონოფუნქციურ, ძირითადად სამთო-მომპოვებელ, მრეწველობაზე დამოკიდებულ ქალაქებში (**ტყიბული** -34,1%, **ჭიათურა** -52,2%); ან, სულაც, დედაქალაქში, **თბილისში** –23,7%. აღსანიშნავია, რომ ე.წ. „ეთნიკური მიგრაცია“ ნაკლებად შეეხო **ბათუმს**, საქართველოს სხვა, ეთნიკურად მეტ-ნაკლებად ერთგვაროვან ქალაქებთან შედარებით (**ბოლნისში** მოსახლეობის კლებამ შეადგინა -33,6%, **ახალქალაქში** – 35,1%, **ნალკაში** – 78,7%, **დმანისში** – 60,5%, **ონში** – 40,0%).

საქართველოს მოსახლეობის 2002 წლის პირველმა ეროვნულმა საყოველთაო აღწერამ შემდეგი სოციალურ-დემოგრაფიული სურათი დააფიქსირა. **ბათუმის** მოსახლეობის საერთო რაოდენობიდან – 122.207 – მამაკაცებია 56.419 (46,2%); ქალები – 65.788 (53,8%). 1959 წლის აღწერასთან შედარებით, მოსახლეობამ 10,5%-ით იკლო და ქვეყნის მთელი მოსახლეობის 2,8% შეადგინა.

2008 წლის 1 ივლისისათვის ქ. **ბათუმში** დაფიქსირებულია შემდეგი დემოგრაფიული სურათი:

- მოსახლეობის რაოდენობა – 125.671;
- 2008 წლის იანვარ-ივნისის განმავლობაში ბუნებრივმა მატებამ შეადგინა 408 ადამიანი (დაიბადა 895, მკვდრადშობილი – 29, გარდაიცვალა 458); ხოლო მექანიკურმა მატებამ – მინუს 215 ადამიანი (ჩამოვიდა 286, ხოლო გავიდა 501 ადამიანი). ამდენად, 2008 წლის პირველ ნახევარში ქ. ბათუმის მოსახლეობა გაიზარდა 215 ადამიანით.

2002 წლის აღწერამ დააფიქსირა ქ. **ბათუმის** მუდმივი მოსახლეობის შემდეგი ეთნიკური სტრუქტურა:

– ქართველები	– 104.313	(85,4%);
– სომხები	– 7.517	(6,2%);
– რუსები	– 6.300	(5,2%);
– აფხაზები	– 800	(0,6%);
– უკრაინელები	– 770	(0,6%);
– ბერძნები	– 587	(0,5%);
– აზერბაიჯანელები	– 301	(0,2%);
– ოსები	– 142	(0,1%);
– იეზიდები	– 69	(0,06%);
– ქისტები	– 8	–

ქ. **ბათუმში** შიდასაქალაქო განსახლება მაღალი სიმჭიდროვით გამოირჩევა – 7.293,8 კაცი/კმ². შედარებისთვის, ეს მონაცემი **თბილისში** შეადგენს 4.425,8 კაცი/კმ², **ქუთაისში** – 2.746,9 კაცს/კმ², ქ. **რუსთავში** – 1.920,5 კაცს/კმ². ამდენად, ეს მონაცემი, ქვეყნის მასშტაბით, პიკს სწორედ **ბათუმში** აღწევს.

ქ. **ბათუმის** დემოგრაფიული ვითარება შეესაბამება ქვეყნის საერთო ტენდენციებს, თუმცა აქ უფრო პოზიტიური სურათია დაფიქსირებული, ვიდრე თუნდაც **საქართველოს** სხვა რეგიონებში, რაც დემოგრაფიული ქცევის ადგილობრივი ტრადიციებით, ადგილობრივი სუბკულტურით, დემოგრაფიული ქცევის თავისებურებით აიხსნება.

ქვეყანაში მომხდარმა რადიკალურმა სოციალურ-ეკონომიკურმა ძვრებმა აამოძრავა მოსახლეობის მიგრაციული ნაკადები; ეს პროცესი ქ. **ბათუმსაც** შეეხო. 2002 წლის მოსახლეობის აღწერის მიხედვით, მისი მოსახლეობის 40,8 % – 49.844 ადამიანი – პირველი თაობის ბათუმელია. ამ მიგრანტების წინა საცხოვრებელი ადგილები შემდეგია:

– აჭარის რაიონები	– 24.687;
– გურია	– 8.088;
– დსთ-ს ქვეყნები	– 5.164;
– იმერეთი	– 3.986;
– აფხაზეთი	– 2.346;
– თბილისი	– 1.888;
– საქართველოს სხვა რეგიონები	– 1.762;
– სამეგრელო	– 1.637;
– სხვა ქვეყნები	– 285.

ერთ-ერთ მნიშვნელოვან დემოგრაფიულ და სოციალურ-ეკონომიკურ მაჩვენებელს ქალაქის მოსახლეობაში პენსიონერთა რიცხოვნობა და წილი წარდმოადგენს. ქ. **ბათუმისათვის** ამ სურათს იძლევა ცხრილი.

ქ. ბათუმის პენსიონერთა რიცხოვნობა

	2001	2002	2003	2004	2005
1. შრომის პენსიონერი	13949	13922	13807	13816	13870
მ.შ. პერსონალური	202	157	54	158	148
2. ომის ინვალიდი	128	115	157	157	118
3. ომის მონაწილე	494	490	416	416	391
4. ომის მონაწილესთან გათანაბრებული	521	489	430	430	357
5. ომში დაღუპულის ქვრივი	64	62	49	49	42

6. სოციალური	1710	1811	1933	1933	2220
7. რეპრესირებული	1013	1030	1328	1328	1600
პენსიონერთა რიცხოვნობა	18232	18247	18369	18369	18727

წყარო: 1. საქართველოს მოსახლეობის 2002 წლის პირველი ეროვნული საყოველთაო აღწერის შედეგები. ტ. III, ნაწ. I. თბ., 2004.
2. ბათუმი ციფრებში. 2005.

ცხრილიდან ჩანს, რომ ქ. **ბათუმში** პენსიონერთა საერთო რაოდენობა უმნიშვნელოდ იზრდება; 2005 წლისთვის მათი რაოდენობა იყო 18.727. მათი წილი, საერთო ეროვნულ მონაცემებთან შედარებით, შემდეგნაირად გამოიყურება – **საქართველო** (2002 წლის აღწერით) – 10,8%; ქ. **თბილისი** (2002 წ.) – 10,3%; ქ. **ბათუმი** (2002 წ.) – 15,0% და ქ. **ბათუმი** (2005 წ.) – 15,2%. ამდენად, ქ. **ბათუმის** მოსახლეობაში პენსიონერთა წილი თითქმის ერთნახევარჯერ აღემატება საერთონაციონალურ და დედაქალაქის შესაბამის მაჩვენებლებს.

მიგრაციის თვალსაზრისით აშკარაა „სოფელი–ქალაქი“ სქემის დომინირება; თანაც, წამყვან როლს აქ **აჭარის** რაიონები (სავარაუდოდ, მაღალმთიანი) თამაშობს. ამასთან ერთად, მნიშვნელოვანია **დსთ**–ს ქვეყნებიდან ჩამოსულთა (ძირითადად, რეპატრიანტთა) რაოდენობა.

ზემოხსენებული მონიშნავს, რომ კატაკლიზმების მიუხედავად, **ბათუმმა** მეტ–ნაკლებად შეძლო იმ სოციალური და ეთნო–კონფესიური მრავალფეროვნების შენარჩუნება, რომელიც ურბანული კულტურის ერთ-ერთ ქვაკუთხედს წარმოადგენს და ქალაქის საერთაშორისო ავტორიტეტის განმტკიცებას უწყობს ხელს.

8. თანამედროვე მრეწველობა და ეკონომიკური ღინაშიკა¹

ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით, **აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკა** ტრადიციულად ითვლება **საქართველოს** ერთ-ერთ განვითარებულ რეგიონად. ბუნებრივია, რომ ამ რეგიონში ქ. **ბათუმს** ნამყვანი ადგილი უჭირავს..

ეკონომიკური საქმიანობის სახეობების სტრუქტურის მიხედვით, ლიდერობას სტაბილურად ინარჩუნებს ტრანსპორტი, სასაწყობო მეურნეობა და კავშირგაბმულობა, თუმცა მისი წილი, **აჭარის** ეკონომიკის დივერსიფიკაციის კვალდაკვალ, ნელ-ნელა კლებულობს (ცხრილი № 8-1).

ცხრილი № 8-1

გამოშვებული პროდუქციის მოცულობა ეკონომიკური საქმიანობის სახეობების მიხედვით (მრიცხველში – ათას ლარებში, მნიშვნელში – % % ჯამთან)

	2001	2002	2003	2004	2005
სამეწარმეო სფერო -სულ	201606,5 100,0	224007,7 100,0	220757,6 100,0	175339,1 100,0	229.495,0 100,0
სოფლის მეურნეობა, ნადირობა, მეტყვეობა	37,0 0,1	614,5 0,3	820,1 0,4	785,7 0,4	583,2 0,3
თევზჭერა	124,1 0,1	132,3 0,1	260,6 0,1	94,1 0,05	193,3 0,08
მრეწველობა	23796,5 11,7	28652,8 12,8	37394,4 16,9	30638,6 17,5	30970,6 13,5
მშენებლობა	16043,5 8,0	25955,0 11,6	16535,3 7,5	12655,9 7,2	41720,5 18,2
საბითუმო და საცალო ვაჭრობა, ავტომობილების, მოტოციკლების, საყოფაც-ხოვრებო საქონლის და პირადი სარგებლობის ნივთების რემონტი	27377,5 13,6	16414,8 7,3	18111,0 8,2	11721,0 6,7	19022,0 8,3
სასტუმროები და რესტორნები	3276,1 1,6	2649,1 1,2	2265,1 1,1	3366,2 1,9	4153,5 1,8
ტრანსპორტი, სასაწყობო მეურნეობა და კავშირგაბმულობა	116687,4 57,9	123102,7 54,9	123421,1 55,9	94494,4 53,9	106681,7 46,5
საფინანსო შუამავლობა	285,1 0,1	9557,9 4,3	437,9 0,2	354,8 0,2	153,9 0,06
ოპერაციები უძრავი ქონებით, იჯარა და კომერციული საქმიანობა	7589,2 3,8	10461,6 4,7	14474,4 6,6	13181,2 7,5	14248,8 6,2
განათლება	843,5 0,4	968,2 0,4	1151,1 0,5	1533,8 0,9	1532,6 0,7
ჯანმრთელობის დაცვა და სოციალური მომსახურება	3275,4 1,6	3634,0 1,6	3856,6 1,7	4699,0 2,7	7544,3 3,3
სხვა კომუნალური, სოციალური და პერსონალური მომსახურება	2270,9 1,1	1864,8 0,8	2030,0 0,9	1814,4 1,0	2690,6 1,16

სამეწარმეო აქტიურობის ნელ-ნელა გადანაწილებას **აჭარის** რაიონებში მეტყველებს ის გარემოება, რომ ქ. **ბათუმის** წილი **აჭარის ა.რ.**-ში წარმოებულ მთელს პროდუქციაში კლებულობს, რაც დადებით ტენდენციად უნდა მივიჩნიოთ. ასე, თუ 2000 წელს ქ. **ბათუმის** წილი შეადგენდა 93,2%, 2001 წელს – 91,0%, 2002 წელს – 92,3%, 2003 წელს – 91,6%, 2004 წელს – 87,5%. ნიშან-

1. პირველადი სტატისტიკური მონაცემების ძირითადი წყაროა: აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის სტატისტიკური წელიწადური. 2005. აჭარის ა.რ. სტატისტიკის დეპარტამენტი, ბათუმი, 2006.2006 წლიდან ქ. **ბათუმის** სტატისტიკური მონაცემები ცალკე აღარ გამოიყოფოდა.

დობლივია, რომ ამ თვალსაზრისის ზრდის მაღალი ტემპით გამოირჩევა **ხელვაჩაურის** რაიონი – ამავე პერიოდში 2,2%-დან 6,8%, რაც აიხსნება ამ რაიონში გარკვეული სანარმოო პოტენცი- ალითა და, რაც მთავარია, საკურორტო-რეკრეაციული ფუნქციების განვითარებით.

სამეწარმეო სფეროში დაკავებულ მუშაკთა რიცხოვნობა მთელს **აჭარაში** გამოიხატება 25.813 ადამიანით (01.01.05), **ბათუმში** კი ამ მომენტისათვის – 19.097 ადამიანით, რაც 74,8% შეადგენს. ამავე დროისთვის მთელს **აჭარაში** სამეწარმეო სფეროში დასაქმებულთა უდიდესი წილი მოდიოდა ტრანსპორტზე, სასაწყობო მეურნეობასა და კავშირგაბმულობაზე (21,2%), შემ- დეგ მოდიოდა მრეწველობა (19,0%), ჯანდაცვა და სოციალური მომსახურება (18,0%), ვაჭრობა და საყოფაცხოვრებო მომსახურება (17,2%). მშენებლობაში დასაქმებული იყო 9,2%, სასტუმრო ბიზნესში და რესტორნებში – 4,3%.

მნიშვნელოვან ზრდას განიცდის მრეწველობა. 2005 წლისთვის, წინა წელთან შედარებით, სამრეწველო პროდუქციის წარმოება 1/3-ით გაიზარდა; მათ შორის, საშენ მასალათა წარმოება 2-ჯერ, ელექტროენერჯის წარმოება 13,5%-ით, წყლის დაგროვება, განმენდა და განაწილება – 4,3%-ით.

სამრეწველო პროდუქციის წარმოების მოცულობას ასახავს ქვემოთმოყვანილი ცხრილი №8-2.

ცხრილი №8-2.

სამრეწველო პროდუქციის წარმოების მოცულობა აწარის ა.რ.-სა და ქ. ბათუმში (2001–2005 წ.წ.)
(მოქმედ ფასებში, ათასი ლარი)

	2001	2002	2003	2004	2005
აჭარის ა.რ.	22.238,2	29.213,6	38.941,7	32.869,8	40015,6
ქ. ბათუმი	18.577,2	22.867,6	31.163,4	26.128,4	28,172,0

საერთო პროდუქციის მოცულობაში სამრეწველო პროდუქციის წილი განსაკუთრებით მაღალია ქ. **ბათუმში** – 70,4%; ამ მხრივ მომდევნო, **ხელვაჩაურის** მაჩვენებელი მხოლოდ 21,1% შეადგენს.

ეკონომიკური საქმიანობის მნიშვნელოვან სექტორს **აჭარაში** მშენებლობა წარმოადგენს. ამ მხრივ, ქ. **ბათუმი**, დედაქალაქ **თბილისთან** და სამთო კურორტებთან – **ბაკურიანსა** და **გუდაურ- თან ერთად**, სამშენებლო აქტიურობის ერთ-ერთი ფოკუსია 2001–2005 წლების მონაცემებით, სამშენებლო ორგანიზაციების მიერ შესრულებული საიჯარო სამუშაოების მოცულობა თითქმის სამჯერ გაიზარდა – 16.740 ათასი ლარიდან 48.881 ათას ლარამდე.

დინამიურად ვითარდება საცალო ვაჭრობა. მხოლოდ 2004–2005 წ.წ. პერიოდში ქ. **ბათუმის- ათვის** საცალო ვაჭრობის ქსელის ბრუნვის მოცულობა გაიზარდა 64.585,5 ათასი ლარიდან 93.205,7 ათას ლარამდე, ანუ 44,3%-ით. კვების სანარმოების მომსახურების მოცულობა ამავე პერიოდში გაიზარდა ქ. **ბათუმში** 1980,7 ათასი ლარიდან 2.160,5 ათას ლარამდე, ანუ 9,1%-ით. სასტუმროების მომსახურების მოცულობა ქ. **ბათუმში** 2005 წლისთვის შეადგინა 926,0 მილიონი ლარი; ამ მაჩვენებლით ის ქ. **ქობულეთს** ჩამორჩება – 1299,2 ათასი ლარი იმავე პერიოდისათ- ვის.

სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლებისა და ხარჯების სტრუქტურას ასახავს ქვემოთმოყვა- ნილი ცხრილი №8-3.

ცხრილი №8-3.

აჭარის ა.რ. სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლებისა და ხარჯების სტრუქტურა (ათას ლარებში)

	2001	2002	2003	2004	2005
შემოსავლები სულ:	80873,7	101940,4	109776,3	86524,9	103045,0
მ.შ საგადასახადო შემოსავლები	76142,5	90986,1	107397,8	77114,2	31089,2
არასაგადასახადო შემოსავლები	1896,0	3361,9	1729,2	2073,7	4134,1
კაპიტალური (ქონების პრივატიზაცია)	1126,2	571,9	177,5	2765,5	13902,3
ზემდგომი ბიუჯეტიდან მიღებული სახსრები და მოსესხება	-	7020,5	471,8	571,5	-
ტრანსფერტი	1709,0	-	-	4000,0	49163,4
ხარჯები	74921,1	101464,5	107281,0	83862,7	102655,8

ეკონომიკური ცხოვრების განვითარების ერთ-ერთ ძირითად ინდიკატორს საბანკო სისტემა წარმოადგენს. ამ მხრივ ქ. **ბათუმის** ბანკების ქსელი საკმაოდაა განვითარებული. 2005 წლის ბოლოსთვის ქ. ბათუმში მოქმედებდა შემდეგი ბანკების ფილიალები: „სახალხო ბანკი“, „საქართველოს ბანკი“, „ინტელექტ ბანკი“, „შუგრეფიმპექსბანკი“, „ბტა სილქროუდ ბანკი“, „პროკრედიტ ბანკი“, „პირველი კომერციული ბანკი“, „თი ბი სი ბანკი“, „გაერთიანებული ქართული ბანკი“, „ბანკი რესპუბლიკა“, „ბანკი ქართუ“.

2006 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით მათ მიერ გაცემული სესხების მოცულობა ასახულია ცხრილ №8-4.

ცხრილი №8-4.

ქ. ბათუმის კომერციული ბანკების მიერ გაცემული სესხების მოცულობა 2006 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით (ათ. ლარი)

საბანკო დანესებულებათა დასახელება	სულ	მათ შორის:	
		ეროვნულ ვალუტაში	უცხოურ ვალუტაში
ქ.ბათუმი მათ შორის: ბანკების მიხედვით	70081	14322	55759
ს.ს. „სახალხო ბანკის“ ბათუმის ფილიალი	2255	35	2220
ს.ს. „საქართველოს ბანკის“ ბათუმის ფილიალი	22609	6008	16601
ს.ს. „ინტელექტბანკის“ ბათუმის ფილიალი	2375	17	2358
ს.ს. „შუგრეფიმპექს ბანკის“ ფილიალი ბათუმი	166	72	94
ს.ს. „ბტა სილქროუდ ბანკის“ ბათუმის ფილიალი	457	20	437
ს.ს. „პროკრედიტბანკის“ ბათუმის ფილიალი	29390	6828	22562
ს.ს. „ პირველი კომერციული ბანკის „ბათუმის ფილიალი	925	178	747
ს.ს. „თიბისიბანკის“ ბათუმის ფილიალი	7631	481	7150
ს.ს. „გაერთიანებული ქართული ბანკის“ ბათუმის ფილიალი	3472	476	2996
ს.ს. ბანკი „რესპუბლიკის“ ბათუმის ფილიალი	759	207	552
ს.ს. „ბანკი ქართუს“ ბათუმის ფილიალი	42	-	42

9. სატრანსპორტო და საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურა

9.1. ტრანსპორტი

სადღეისოდ, **ბათუმი** რკინიგზის, საავტომობილო, საზღვაო, საჰაერო და მილსადენი ტრანსპორტის უნიკალურ კვანძს წარმოადგენს, რაც ქალაქს, დიდი უპირატესობების მოტანის გარდა, ქალაქთმშენებლობითს ამოცანებსაც უსვამს.

ქ. **ბათუმის** სატრანსპორტო-ლოგისტიკური მახასიათებლების დინამიკის სურათი (2001–2005 წ.წ.) ასახულია ცხრილში № 9.1-1.

ცხრილი 9.1-1

ტვირთის გადატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეების მიხედვით (ათასი ტონა)

წლები	სულ	მათ შორის:			
		სარკინიგზო	საავტომობილო	საზღვაო	საჰაერო
2001	555,8	523,8	3,0	29,0	0,04
2002	484,5	446,9	2,0	35,5	0,09
2003	701,2	674,5	3,3	23,4	0,06
2004	628,8	598,1	2,0	28,7	0,04
2005	10756,5	10732,5	-	23,9	0,06

წყარო: ბათუმი ციფრებში. 2005. აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი.

აღსანიშნავია, რომ დროის მოკლე მონაკვეთში (5 წელიწადში) ტვირთის გადატანა თითქმის ორჯერ გაიზარდა; ზრდის ტემპმა განსაკუთრებით იმატა 2004 წლიდან. ამასთან, ტვირთგადაზიდვების ლომის წილი – 99,8% – რკინიგზაზე მოდის (2005 წ.).

ყველა სახის საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის ტვირთბრუნვის მონაცემები ასახულია ცხრილში № 9.1-2.

ცხრილი № 9.1-2

ყველა სახის საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა (ათ. ტონა-კმ)

წლები	სულ	მათ შორის: / of which			
		სარკინიგზო	საავტომობილო	საზღვაო	საჰაერო
2001	288345,8	214234,2	32,0	74030,0	49,6
2002	263052,9	182414,0	20,0	80490,6	128,3
2003	368082,0	275870,5	616,1	91500,0	95,4
2004	318693,0	245277,3	300,0	73050,0	65,7
2005	400369,5	331355,3	-	68970,0	44,2

წყარო: ბათუმი ციფრებში. 2005. აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი.

აქაც, 2005 წელს დომინირებდა სარკინიგზო ტრანსპორტი – 82,8%.

რაც შეეხება მგზავრთა გადაზიდვას, აქ აშკარად ლიდერობს საავტომობილო ტრანსპორტი – გადაყვანილ მგზავრთა – 96,8% (2005 წ.), რასაც ადასტურებს ცხრილი № 9.1-3.-ს მონაცემები.

ცხრილი № 9.1-3

მგზავრთა გადაყვანა ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით (ათასი კაცი)

წლები	სულ	მათ შორის: / of which			
		რკინიგზა	ავტობუსი	ტროლეიბუსი	საჰაერო
2001	4706,0	101,0	4335,0	258,9	11,1
2002	4408,0	87,7	4099,2	213,3	7,8
2003	4775,3	111,6	4335,1	318,7	9,9
2004	4947,5	129,9	4696,2	106,6	14,8
2005	7494,7	225,9	7255,7	-	13,1

წყარო: ბათუმი ციფრებში. 2005. აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი.

რაც შეეხება მგზავრთბრუნვას, აქ რკინიგზა ინარჩუნებს წამყვან პოზიციებს (ცხრილი №9.1-4).

ცხრილი № 9.1.-4

მგზავრთბრუნვა ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით (ათ. მგზავრ.-კმ)

წლები	სულ	მათ შორის: / of which			
		რკინიგზა	ავტობუსი	ტროლეიბუსი	საჰაერო
2001	91806,2	35200,0	32644,0	6739,2	17223,0
2002	90757,0	30695,4	41286,1	5545,8	13229,7
2003	105182,1	39060,0	44425,6	7589,2	14107,3
2004	156614,4	45465,0	92292,8	2769,0	16087,6
2005	147794,4	79065,0	56208,2	-	12521,2

წყარო: ბათუმი ციფრებში. 2005. აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი.

ქვემოთ მოგვყავს ცალკეული სატრანსპორტო სისტემების მოკლე დახასიათება, მათი ქალაქმაფორმირებელი როლის გათვალისწინებით.

9.1.1. სარკინიგზო ტრანსპორტი

1880 წელს **სამტრედია-ბათუმის** მონაკვეთის რკინიგზის პროექტი დამტკიცდა, დაიწყო მშენებლობა და 1883 წლის 21 მაისს პირველმა მატარებელმა გაიარა; სარკინიგზო მარშრუტი **ბაქო-ტფილისი-ბათუმი** გამჭოლი გახდა. ამან ქალაქის ზრდა-განვითარებას უძლიერესი იმპულსი შესძინა. თუ XIX საუკუნის 70-ანი წლების დასასრულს **ბათუმის** პორტის ტვირთბრუნვა წელიწადში შეადგენდა მხოლოდ 5 ტონას, 1895 წლისთვის მან 1.300.000 ტონას მიაღწია, ხოლო 1900 წლისთვის – 1.500.000 ტონას (მათ შორის 1 მილიონი ტონა ნავთი). ტვირთბრუნვამ პიკს 1902 წელს მიაღწია – 1.755.000 ტონა.

მაგრამ, **ბათუმში** რკინიგზის მიყვანა მხოლოდ ეკონომიკური ინტერესებით არ იყო განპირობებული. **კავკასიის** სამხედრო მმართველობის პირდაპირი მითითებით, **ამიერკავკასიის რკინიგზის საზოგადოებამ** დაიწყო მუშაობა ახალი სარკინიგზო ტრასების ვარიანტების შემუშავე-

ბაზე, რაც „რკინიგზის სამხრეთი ხაზის“ სახელწოდებით იყო ცნობილი. ამ ხაზის იდეა სარკინიგზო მიმოსვლის მეშვეობით **სამხრეთ კავკასიის** ახლადშემოერთებულ ოლქებში რაც შეიძლება ღრმად შეღწევაში მდგომარეობდა.

საძიებო სამუშაოების შედეგად ჩამოყალიბდა სამხრეთი ხაზის ხუთი ძირითადი ვარიანტი; მათ შორის მეოთხე ითვალისწინებდა **ბათუმიდან** მდ. **ჭოროხისა** და **ოლთუჩაის** ხეობებით **ყარსამდე** გასვლას. ამ ვარიანტს მხარს უჭერდა რუსეთის გენერალური შტაბის ზოგიერთი ოფიცერი, რომლებიც თვლიდნენ, რომ ამ შემთხვევაში უკეთესად განხორციელდებოდა საზღვაო კავშირი **რუსეთთან ბათუმის** პორტის მეშვეობით და შესაძლებელი იქნებოდა ჯარის ნაწილებისა და ტვირთების კომბინირებული გადაზიდვები (ზღვითა და რკინიგზით). მაგრამ, სამხედროებისა და დამპროექტებლების ამ პოზიციის საწინააღმდეგოდ, „უზენაესი ხელისუფლების“ აზრის გათვალისწინებით, მიღებულ იქნა სამხრეთის ხაზის ტრასირების სხვა ვარიანტი: **ტფილისი-ბორჩალო-ალავერდი-კარაკლისი-ამამლუ-ჯაჯური-ალექსანდროპოლი**. შემდგომ ეს ხაზი **ყარსამდე** გაგრძელდა და დასრულდა 1899 წელს; მას „ტფილისი-ყარსის რკინიგზა“ ეწოდა.

მაგრამ, **ყარსი** არ იყო ერთადერთი პუნქტი, რომლისკენაც მოიაზრებოდა რკინიგზის გაყვანა **ბათუმიდან**. არანაკლებ აქტიურად ითვლებოდა „ბათუმი-ტრაპიზონის სამხედრო რკინიგზა“ (Военная железная дорога Батум-Трапизон), რომლის საძიებო-საპროექტო სამუშაოები დაწყებულიც კი იყო.

მომავალში შესაძლებელია ზემოხსენებული იდეების განახლება, რაც **ბათუმს**, როგორც რეგიონალ სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო ცენტრს, კიდევ უფრო მეტ მნიშვნელობას შესძენს.

ამასთან, **ბათუმის** შემთხვევაში, რკინიგზა, გეოპოლიტიკური მნიშვნელობის გარდა, სერიოზული ქალაქმფორმირებელი როლიც ახასიათებდა. რკინიგზის სამგზავრო სადგური განთავსებული იყო ქალაქის ცენტრალურ ადგილზე – იმდროინდელი ქალაქმშენებლობითი ტრადიციების შესაბამისად. ამის გარდა, ქალაქი დასერილია რკინიგზის ტოტებითა და ჩიხებით, რომლებიც **ბათუმის** სამრეწველო ზონებსა და სასაწყობო მეურნეობას ახლაც ემსახურება.

ბოლო დროს, ქ. **ბათუმის** სამგზავრო ვაგზალი, მის მომსახურე რკინიგზის მონაკვეთთან ერთად, გაუქმებულ იქნა. დაიწყო ვაგზლის ახალი შენობის მშენებლობა ქალაქის აღმოსავლეთ შესასვლელში. ამჟამად **ბათუმში** მიმავალ მგზავრებს ლებულობს მახინჯაურის რკინიგზის სადგური, საიდანაც ქალაქის მიმართულებით მგზავრობა ავტობუსებით და ტაქსით გრძელდება. ამდენად, ქ. **ბათუმის** ურბანული განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მხარეს წარმოადგენს ქალაქის აღმოსავლეთ შესასვლელთან, სამგზავრო პორტთან მეტ-ნაკლებ სიახლოვეს, მრავალფუნქციური სატრანსპორტო-კომუნიკაციური კვანძის ჩამოყალიბება, რომელიც გააერთიანებდა სარკინიგზო, გარე საავტომობილო და შიდასაქალაქო სატრანსპორტო სისტემებს. ეს კვანძი ორგანულად ჩაენერებოდა „ბათუმი-სიტის“ კონცეფციაში.

9.1.2. საავტომობილო ტრანსპორტი.

ზემოთმოყვანილი ცხრილები ადასტურებს საავტომობილო ტრანსპორტის მზარდ მნიშვნელობას (წარმოდგენილია ქ. **ბათუმის** სატრანსპორტო სამსახურის მიერ).

9.1.3. გარე საავტომობილო ტრანსპორტი

გარე საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობის ორგანიზების თვალსაზრისით, **ბათუმზე** გადის **სარფი (თურქეთის საზღვარი) – სამტრედიის** საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზა. ამ გზით მოსარგებლე ავტომობილების ნაკადი ქალაქის განაშენიანებაშია შეჭრილი;

მეტიც, ქ. ბათუმის ბალანსზე ირიცხება ამ გზის 8,5 კილომეტრიანი მონაკვეთი. ამდენად, საქალაქო ინტერესებიდან გამომდინარე, გადასაწყვეტია სატრანზიტო ნაკადების **მთისძირის** ქუჩაზე გადასროლის კომპლექსური ამოცანა.

9.1.4. საზღვაო ტრანსპორტი

ბათუმის საზღვაო პორტი ემსახურება როგორც სატვირთო, ისე სამგზავრო გადაზიდვებს. **ბათუმის** პორტის პერსპექტივებს განსაზღვრავს „საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფცია“, რომელიც **საქართველოს პრეზიდენტის** ბრძანებულებით 2003 წელს დამტკიცდა. გათვალისწინებულია ნავსადგურში „ნერტილოვანი თავისუფალი ეკონომიკური ზონების“ შექმნა, რომელიც შეიძენს „ლოჯისტიკ-ცენტრის“ (ტვირთების შემკრებ-გამანაწილებელი საკვანძო სანარმოების ფუნქცია) მნიშვნელობას. გასათვალისწინებელია, რომ თანამედროვე ნავსადგური არა მხოლოდ ბუნებრივი თუ ხელოვნური ყურეა, არამედ ასეთ ყურეებსა თუ გემთსაყუდლებში განლაგებული საინჟინრო ნაგებობების, საწყობების, თხევადი ტვირთისაგების, მაცივრების, დამხმარე სანარმოების, გემთშემკეთებელი ქარხნების, მსხვილი სარკინიგზო და საავტომობილო კვანძების და გარე ტერმინალების მთელი სისტემა, რასაც რამდენიმე ათეული და ასეული ჰექტარი უჭირავს. ამიტომაც, მრვალპროფილიანი ნავსადგურები სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო კვანძებს წარმოადგენენ და რეგიონების სოციალურ-კომუნალური ინფრასტრუქტურის განვითარების მასტიმულირებელ რგოლებადაც გვევლინება. ამასთან, **ბათუმის** პირობებში გასააზრებელია პორტის სპეციალიზაციისა და მისი ტერიტორიულ-ფუნქციური განვითარების დაგეგმვის შერწყმა ქალაქის მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმასთან.

9.1.5. საჰაერო მიმოსვლა

ქ. ბათუმის ურბანული განვითარებისათვის მნიშვნელოვან ბოლოდროინდელ მოვლენებს შორის გამოირჩევა **ბათუმის** აეროპორტის რეკონსტრუქცია. ეს პროექტი არ იფარგლება აეროდრომის ტექნიკური მახასიათებლებისა თუ მგზავრთა მომსახურების ახლებური ფორმების დანერგვით. გაცილებით უფრო მნიშვნელოვანია, რომ **ბათუმის** აეროპორტი ერთვება **თურქეთის რესპუბლიკის** აეროპორტების შიდა ქსელში და, **ტრაბზონის** აეროპორტთან ერთად, დაფარავს მეზობელი ქვეყნის მზარდი ეკონომიკური პოტენციალის რეგიონს – **ართვინის ვილაიეთს**. ამდენად, **ბათუმი** ხდება რეგიონული მნიშვნელობის საჰაერო გადაზიდვების მნიშვნელოვანო ცენტრი. **ბათუმის** აეროპორტის ძირითადი მახასიათებლები მოყვანილია ცხრილში №9.1.5-1.

ცხრილი №9.1.5-1

ბათუმის ძველი და ახალი აეროპორტების ძირითადი მახასიათებლები

აეროკვანძი	აეროპორტი	ასაფრენ-დასაჯდომი ბილიკის ზოლები (მ)	საფრენი ზოლის მაქსიმალურად დაშვებული ნონა (ტ)	აეროდრომის მაქს.სიმაღლე ზღვის დონიდან (მ)	აეროპორტის კლასი	აეროპორტის სტატუსი
თბილისი	ბათუმი (ძველი)	ხა-დბ 2400 x 45 2200 x 200	64	7	IV	–
	ბათუმი (ახალი)					

9.2. კავშირგაბმულობა

ქ. ბათუმის პირობებში კავშირგაბმულობის ტრადიციული სახეობების რაოდენობრივი მაჩვენებლები მოყვანილია ცხრილში № 9.2-1.

ცხრილი № 9.2-1

ქ. ბათუმში კავშირგაბმულობის განვითარება

	2001	2002	2003	2004	2005
ავტომატური სატელეფონო სადგური	6	6	6	6	6
სატელეფონო ნომრების რაოდენობა, ათასი	23,7	23,8	23,7	28,7	33,0
აქედან ათვისებული, ათასი	21,4	21,7	21,4	25,6	25,6
პერიოდული გამოცემების ტირაჟი (ჟურნალ-გაზეთები) ათასი	165,0	88,0	78,0	204,0	446,3
დეპეშები, ათასი	10,5	10,8	7,7	7,7	8,8
საქალაქთაშორისო და საერთაშორისო სატელეფონო ლაპარაკები, ათასი	3217,5	2770,0	1552,4	795,7	2187,1
ამანათები, ათასი	0,1	0,07	0,06	0,06	0,1
ფულადი გზავნილები, ათასი	0,3	0,2	0,8	0,2	0,2
წერილები, ბანდეროლები, ათასი	20,0	23,1	22,4	37,4	25,5

წყარო: ბათუმი ციფრებში. 2005. აჭარის ა.რ. ფინანსთა და ეკონომიკის სამინისტროს სტატისტიკის დეპარტამენტი.

სამწუხაროდ, სტატისტიკური აღრიცხვის თვალსაზრისით, ჯერ-ჯერობით მიუწვდომელია მონაცემები კავშირგაბმულობის ისეთ თანამედროვე ფორმების შესახებ, როგორცაა მობილური ტელეფონი და ინტერნეტი. მით უფრო, რომ ქ. ბათუმი დაფარულია ფიჭური სატელეფონო კავშირგაბმულობით; ქალაქში მოქმედებს რამდენიმე ოპერატორი – მაგთი, ჯეოსელი და სხვა.

9.3. საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურა

9.3.1. წყალსადენ-კანალიზაცია

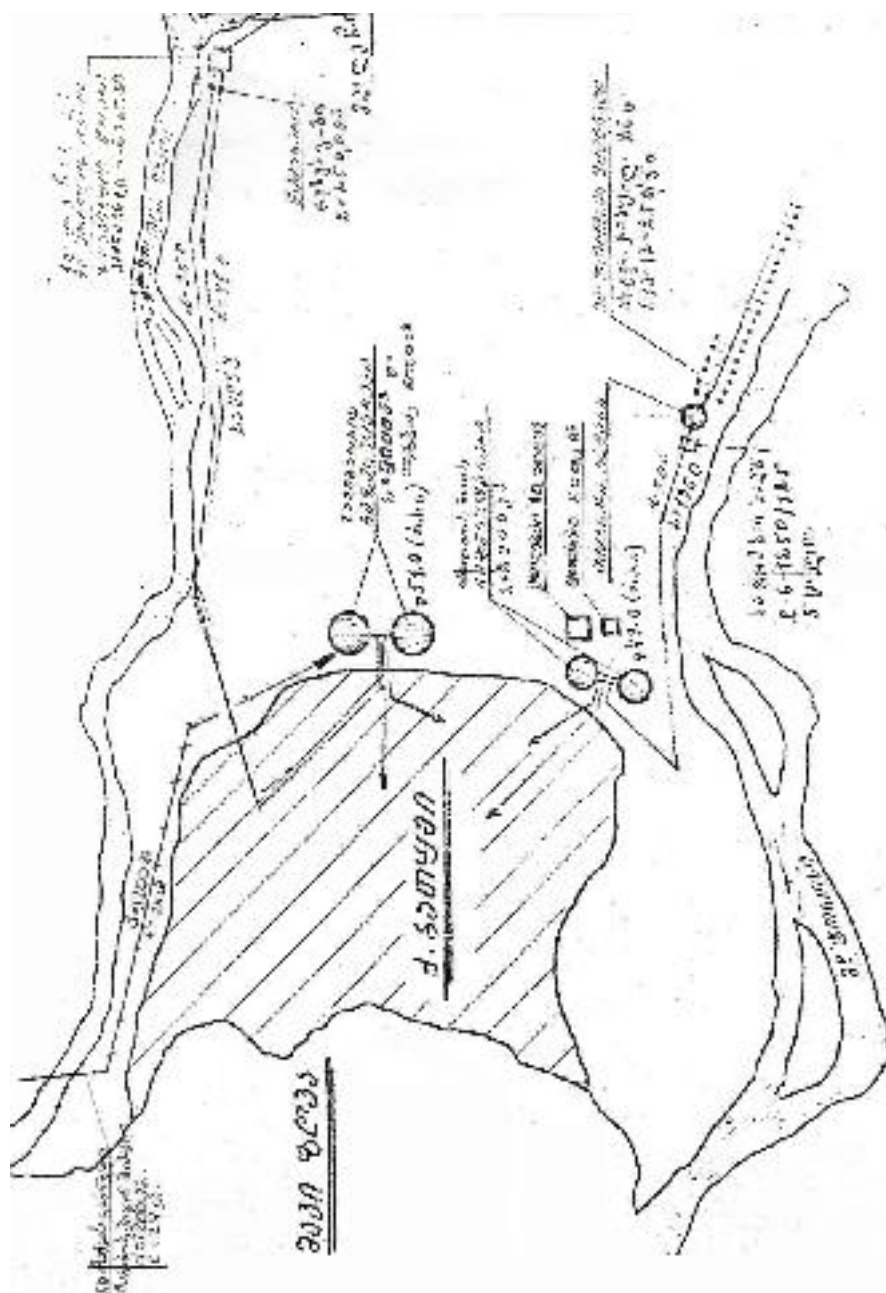
დღეისათვის ქ. ბათუმი განიცდის სასმელ-სამეურნეო წყლის დეფიციტს. ქალაქს ემსახურება სასმელ-სამეურნეო, ხანძარსაწინააღმდეგო და ტექნიკური წყალსადენის ერთიანი სისტემა (ილუსტრაცია 9.3.1), რომელიც დიდწილად ამორტიზირებულია. დღევანდელ პირობებში ქ. ბათუმს გააჩნია წყალმომარაგების რამდენიმე დამოუკიდებელი წყარო.

მდ. ქოროხის მარჯვენა ნაპირზე განლაგებული წყალსადენის სათავე ნაგებობები – წყალაღება ხორციელდებოდა არტეზიული ტუმბოების საშუალებით. 30 ცალი ჭაბურღილიდან წყალი ელექტროენერჯის მეშვეობით მიეწოდებოდა შემკრებ რეზერვუარში, საიდანაც მეორე ანევის სატუმბო სადგურის საშუალებით, დაქლორილი, დ=1 200 მმ. მილდენით მიეწოდებოდა ქალაქის 2x3000 მ³ არსებულ რეზერვუარებს, იქიდან კი ქალაქის ქსელს. მდ. ქოროხის სათავე ნაგებობების წარმადობა იყო 1000 ლ/წმ – ანუ 86 400 მ³ დღე-ღამეში. ქოროხის სათავე ნაგებობების მუშაობისათვის საჭირო ელექტროენერჯის ჯამური ხარჯი ტოლია 1 ს,0 მგ. კატ/წმ (წლიური მოთხოვნილება 26,28 მლნ. კვტ/სთ). ქოროხის სათავე წყლის სასმელი თვისებები აკმაყოფილებს სახელმწიფო სტანდარტის მოთხოვნებს. ახლანდელი ეკონომიკური და ენერგეტიკული კრიზისის გამო, აღნიშნული სათავე ნაგებობები ნაწილობრივ ფუნქციონირებს და მოითხოვს მთლიან რეაბილიტაციას.

მდ. ყოროლის წყლის ზედაპირული წყალმიმღები და წყალგამწმენდი ნაგებობები განლაგებულია მდინარეების **ყოროლის წყლისა** და **ლერჩას** ნაპირას, ზღვის დონიდან 51.0 მ. სიმაღლეზე, საიდანაც სათანადო დამუშავებისა და დაქლორვის შემდგომ, თვითდენითი წყალდენით მიეწოდება ქალაქის სამარაგო რეზერვუარებს ჩრდილო-აღმოსავლეთის მხრიდან. წყალდენის სიგრძეა 1.03 კმ. ფოლადის წყალდენის მილების დიამეტრია 800 მმ. წყლის საშუალო წამური ხარჯია 250 ლ/წმ. (21 600 მ³/დღ.დ.). აღნიშნული წყალსადენის სისტემა ნაკლებად ენერგომომხმარებელია და ნორმალური მუშაობისათვის მოითხოვს 300 კვტ/სთ (2.6 მლნ. კვტ/სთ-ს წელიწადში); ექსპლუატაციაში შესულია 1978 წელს.

ილუსტრაცია 9.3.1

ქ. ბათუმის წყალმომარაგების სქემა



წყარო: ს.ს.ი.პ. ცენტრი საეკომუნპროექტი (2003 წ.).

იმის გამო, რომ მდინარეების, *ყოროლის წყლისა* და *ლერას* აუზში ციტრუსებისა და ჩაის პლანტაციებში შეჭქონდათ ქიმიური სასუქები, სანიტარული ზონების მოწყობის შეუძლებლობის გამო, XX საუკუნის 80-იან წლებში გადაწყდა და დაიწყო მდინარე *ჩაქვის* წყალსადენის მშენებლობა. მდინარე *ჩაქვის* ზედაპირული წყლების ბაზაზე აშენდა წყალმიმღები და გამწმენდი ნაგებობები წარმადობით 100.000 მ³ (1150 ლ/ დღ.ღ.), რომლებიც განლაგებულია სოფ. *ხალას* მიდამოებში 84–94 მ სიმაღლეზე ზღვის დონიდან. საიდანაც სათანადო გამწმენდისა და დაქლორვის შემდეგ, წყალი თვითდენითი სისტემით მიეწოდება ბათუმის წყალსადენ ქსელს ჩრდილო-აღმოსავლეთის მხრიდან. წყალსადენის სიგრძეა 24 კმ დ=1200მმ:900. სათავე ნაგებობების ფუნქციონირებისათვის საჭიროა მხოლოდ 380 კვტ/სთ ელექტროენერგია (3,33 მილიონი კვტ/სთ წელიწადში). ღნიშნული წყალსადენის სისტემა დამთავრებულია მხოლოდ 60–80%-ის მოცულობით. ექსპლუატაციაშია 1989 წლიდან და დღეისათვის წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად წყალმომარაგების წყაროს ქ. *ბათუმისათვის*, *ჭოროხის* წყალსადენის უმოქმედობის გამო.

ქ. *ბათუმში* მოქმედებს და შედარებით კარგ მდგომარეობაშია *სალიბაურის* 2 ც., 3000 მ³ მოცულობის სამარაგო რეზერვუარები და *ამოდის* მთაზე განლაგებული 2ც. 2000 მ³ მოცულობის რეზერვუარები, რაც ქალაქის წყალსადენის ქსელის ნორმალური ფუნქციონირებისათვის არ არის საკმარისი. გარდა აღნიშნული რეზერვუარებისა, მათ სიახლოვეში 15–20 წლის წინ დაწყებულია 1 ც. 10000 მ³ და 2 ც. 6000 მ³ მოცულობის რეზერვუარების მშენებლობა, რომლებიც დღეისათვის მოითხოვს სერიოზულ აღდგენა-რეაბილიტაციის სამუშაოებს. სათანადო ფინანსირების შემთხვევაში, საჭირო და აუცილებელია როგორც რეზერვუარების მშენებლობის დამთავრება, ასევე მოძველებული და ამორტიზებული ქალაქის ქსელის აღდგენა-რეაბილიტაცია. რეზერვუარების აღდგენის შემდეგ, რაც გამოიხატება ძირისა და კედლების რკინაბეტონით ამოგება-გაძლიერებაში, ქ. *ბათუმის* წყალსადენის სარეგულაციო რეზერვუარების ჯამური მოცულობა გაიზრდება 28000-30000მ³-მდე, რაც, მათი ექსპლუატაციაში შესვლის შემდეგ, საკმარისი იქნება ქალაქის სასმელ-სამეურნეო და ხანძარსაწინააღმდეგო წყალმომარაგების ქსელის ნორმალური მუშაობისათვის.

მძიმე მდგომარეობაა ქალაქის ქსელებში – საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში ქალაქის შიგა გამანაწილებელი ქსელები ამორტიზებულია. არის ხშირი ავარიები. ქსელის მილდენები მოწყობილია ძირითადად ფოლადის მილებისაგან. გრუნტის წყლებისა და ელექტროქიმიური კოროზიის გამო ისინი იქცნენ წყლის კარგების ძირითად წყაროდ. ასევე ცუდ მდგომარეობაშია წყალსადენის თუჯის მილდენები, რომელთა ექსპლუატაციის ვადა დიდი ხანია ამოწურულია.

ყოველივე ზემოთ მოყვანილიდან გამომდინარე, რეაბილიტაცია-აღდგენას საჭიროებს როგორც ქ. *ბათუმის* წყალსადენის სათავე ნაგებობები, ასევე ქალაქის გამანაწილებელი ქსელები.

ქ. ბათუმს გააჩნია განცალკევებული *სამეურნეო-ფეკალური* და *სანიაღვრე კანალიზაცია* (ილუსტრაცია-9.3.-2).

სოფ. **ადლიასთან** არსებულ გამწმენდ ნაგებობებში, რომლებიც დაპროექტებისას გათვალისწინებული იყო სრულ ბიოლოგიურ განმწმენდაზე, ხარჯით 84000 მ³/დღ. წყლის განმწმენდის ძირითადი ნაგებობებია: გისოსების კამერა, ქვიშდამჭერები; პირველადი და მეორადი რადიალური სალექარები; აეროტენკები, საკონტაქტო რეზერვუარები, სადაც გათვალისწინებული იყო დაქლორვა განმწმენდილი წყლის გაუვნებელყოფის მიზნით. მყარი ნატანი, ქვიშა და ლამის გაშრობა–გაუვნებელყოფა გათვალისწინებული იყო ქვიშისა და სალამე მოედნებზე. ჟანგბადის ბიოქიმიური მოთხოვნილების შესაბამისად განმწმენდილი ჩამდინარე წყლის ჩაშვება გათვალისწინებული იყო უშუალოდ შავ ზღვაში მდ. **ჭოროხის** შეერთებასთან ახლოს.

გამწმენდი ნაგებობების ფუნქციონირება ითხოვდა ელექტროენერჯის დიდ ხარჯს – დაახლოებით 600–800 კვტ/სთ (საქლორატოროს, პირველადი და მეორადი სალექარების ლამსაფხეკების მუშაობისათვის და ა.შ.). დღეისათვის ეკონომიკური და ენერგეტიკული კრიზისის გამო, განმწმენდის ფუნქციონირება შეწყვეტილია, მწყობრიდან გამოსულია და გაძარცულია ძირითადი ნაგებობები. ჩამდინარე ფეკალური წყლები, ყოველგვარი განმწმენდისა და გაუვნებელყოფის (დაქლორვის) გარეშე, ჩაედინება ზღვაში. ეს ყოველივე ქმნის ეპიდემიის გავრცელების საშიშროებას და ეკოლოგიურად საშიშ დაუშვებელ მდგომარეობას.

აქვე აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ქ. **ბათუმის** საკანალიზაციო სისტემა არ არის მთლიანად განვითარებული და მოიცავს ქალაქის მხოლოდ 70%. დანარჩენ მოსახლეობას გააჩნია ინდივიდუალური საპირფარეშოები. გარდა ამისა, საჭიროა ქალაქის ჩრდილოეთით არსებული საკანალიზაციო ქსელების ჩართვა მთლიან სისტემაში; რადგან მათი წყლები გაუწმენდავად ჩაედინება ხევებში და ნაკადულებში, იქიდან კი შავ ზღვაში.

ქალაქის ქსელები ამ პირობებში მოითხოვს რეკონსტრუქცია–აღდგენის სამუშაოების (განსაკუთრებით ქალაქის ცენტრი, ე.წ. ძველ ქალაქში). ცუდად მუშაობს და ნაკლებად არის განვითარებული სანიაღვრე კანალიზაცია. დროულად არ იწმინდება დასილული და ამოვსებული სანიაღვრე წყლების მიმღები კამერები, არხები და ჭები. კლიმატური პირობებიდან გამომდინარე, სანიაღვრე კანალიზაციის განვითარება და სრულყოფა ძალიან ესჭიროება ქალაქს. ხშირი წვიმის შედეგად მოსული ატმოსფერული წყლები მიედინება ქუჩებში და ხევებისა და ამ მიზნით მონყობილ სანიაღვრე არხებით, ყოველგვარი განმწმენდის გარეშე ჩაედინება შავ ზღვაში. არ ხდება სანიაღვრე არხების ამოწმენდა. დგება გუბები, იქმნება ანტისანიტარიის კერები. ხშირია შემთხვევები დახოცილი შინაური ცხოველებისა და ფრინველების სამარხებად და ნაგვსაყრელებად ამ არხების გამოყენება. ვრცელდება კოლოების ბუდეები, რაც უქმნის მოსახლეობას და, მით უმეტეს დამსვენებლებს, არაჯანსაღ გარემოს. არსებულ წვიმმიმღებ ჭებს აკლია (მოპარულია) ცხაურები, ან ნიაღვრების გამო ისინი ამოცვენილია. ეს კი იწვევს ხშირ საავტომობილო ავარიებს ქალაქის ქუჩებში.

გრუნტის წყლების დიდი მოდინების გამო, ქალაქის არსებული ფეკალური კანალიზაციის ქსელები და კოლექტორები (ხშირად შეგნებულადაც) იქცევა სანიაღვრე წყლებისა და დრენაჟის კოლექტორებად. ეს იწვევს ფეკალური კოლექტორების გადავსებას, დასილვას; დიდი ოდენობის ელექტროენერჯია იხარჯება მათ გადატუმბვებზე და ა.შ.

10. გამწვანება, კეთილმოწყობა და ეკოლოგიური სიტუაცია

ქ. ბათუმის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის შედგენისას, სხვა რიგ მნიშვნელოვან ქალაქგეგმარებით საკითხებთან ერთად, არსებითი ადგილი ენიჭება ქალაქის ტერიტორიის გამწვანებისა და რეკრეაციული რესურსების ორგანიზაციის საკითხს. ქ. ბათუმის გამწვანების არსებული მდგომარეობის განხილვას, ქალაქის ისტორიული წარსულის მოკლე რეტროსპექტიული ექსკურსით დავინწყებთ.

თურქების ხელისუფლების დროს ქ. ბათუმში გაშენებული იყო ორი კერძო ბაღი – ერთი მათგანი რუსეთის ვიცე-კონსულის **პ. ჯუდიჩის** სახლთან, სადაც ეგზოტიკური მცენარეების მოყვარული პატრონი ახარებდა საზღვარგარეთიდან ჩამოტანილ მცენარეებს და ავრცელებდა ქალაქის სხვა ადგილებში; მეორე კი **ლაზისტანის მუთარსარიფის – ჰამიდ ფაშას** სახლთან ზღვისპირას და მოიცავდა ახლანდელი რუსთაველისა და ნინოშვილის ქუჩების მონაკვეთს, უკვე ყოფილი სასტუმრო „მედეადან“ ნ.დუმბაძის ქუჩამდე.

XIX საუკუნის დასასრულიდან, ქ.ბათუმი ევროპული ხასიათის, ძალიან სუფთა, მწვანეში ჩაფლული ქალაქი გახდა. იგი საოცარ შთაბეჭდილებას ახდენდა ჩამომსვლელებზე და ხშირად მას პატარა **ნიცადაც** იხსენიებდნენ.

მწვანე ნარგავები ბათუმში მთელი წლის განმავლობაში ხარობს, აქ დეკემბერშიც ყვავის ვარდი და ია. ბათუმში მცენარეების ასეთ ყვავილობას ხელს უწყობს მზისა და ნალექების სიუხვე. მის სანაპიროზე მიწაც კი შეფერილია კამკაშა ჟოლოსა და აგურისფერ-ნითელი ფერებით. ასეთი ფერები განპირობებულია მასში დიდი რაოდენობით რკინის შემცველობით, რაც გავლენას ახდენს ფოთლების შეფერილობაზეც. ტროპიკული ფლორის უდიდესი მცოდნე პროფ. **ა.ნ.კრასნოვი** 1911 წელს წერდა, რომ ბათუმი, მარადმწვანე ნარგავებისა და ყვავილების საშუალებით, ზამთარში შესაძლებელია გახდეს საუკეთესო კუთხე ხმელთაშუაზღვის სანაპიროსა და უცხოეთის სხვა სახელგანთქმულ კურორტებს შორის.

წარსულში გამწვანების სპეციალისტებმა დიდი ძალისხმევა მოახმარეს ბათუმის მხარის ფლორის გაუმჯობესებასა და გამდიდრებას. მათ მიერ შესწავლილ იქნა უცხოეთის მრავალი ქვეყნის გამოცდილება სუბტროპიკული მცენარეების გამოყვანისა და გამრავლების საქმეში. ამ ექსპედიციის მუშაობისა და მრავალწლიანი კვლევების საფუძველზე დადგინდა, რომ ბათუმის სანაპიროზე მიზანშეწონილი და რენტაბელიურია ჩაის კულტურისა და ციტრუსების ფართო მასშტაბით კულტივირება.

ექსპედიციის მიერ იაპონიიდან ჩამოტანილმა ბამბუკმა ბათუმის მხარეში ჰპოვა თავისი მეორე სამშობლო და ამჟამად იგი ფართოდაა გავრცელებული მთელს რეგიონში. აჭარის კლიმატურ პირობებს ასევე კარგად შეეგუა ევკალიპტი და ტუნგოს ხე. პროფ. **ა.ნ.კრასნოვი** ამ მხარის სპეციფიკური ბუნებრივი პირობების გათვალისწინებით რეკომენდაციას უწევდა ფინიკისა და ქოქოსის პალმებს, ცეზალპიას და სხვა მცენარეების დარგვას, რომლებიც, ბანანის ხეებთან ერთად, მიანიჭებდა ბათუმს სუბტროპიკული ქალაქის განუმეორებელ იერს.

ქ. ბათუმის გამწვანების ობიექტების უმეტესი ნაწილი შეიქმნა საბჭოთა პერიოდში. იმ დროს გამწვანდა 50 ქუჩა, გაფართოვდა და კეთილმოეწყო არსებული პარკები, გაშენდა ახალი სკვერები და ბულვარები. მიუხედავად ამისა, საერთო სარგებლობის გამწვანებული ტერიტორიები ბათუმისთვის მაინც არასაკმარისი იყო, განსაკუთრებით საცხოვრებელი განაშენიანების შიდა სივრცეებში, ცნობილია, რომ XIX ს-ში ბათუმში ყველა სახლთან იყო გაშენებული მცირე ზომის

ბალი, დღეს კი სწორედ ისტორიული ზონის საცხოვრებელ ეზოებში შეიმჩნევა მწვანე ნარგავთა დეფიციტი.

ბათუმში ამჟამად ფუნქციონირებს მხოლოდ ორი საქალაქო მნიშვნელობის პარკი – **ზღვისპირა პარკი**, **ახალგაზრდობის პარკი** და ერთი ქალაქგარე **ბოტანიკური ბაღი** მწვანე კონცხზე. ქალაქის გამწვანებული ტერიტორიების უმეტესი ნაწილი თავმოყრილია ძირითადად ზღვის სანაპიროს მიმდებარე ტერიტორიაზე. საგულისხმოა, რომ საბჭოთა პერიოდში, 1964 წელს, კიდევ ერთი ახალი გამწვანებული ობიექტის მშენებლობა დაიწყო **ბათუმგორაზე**. ამ პარკს უნდა დაეკავებინა 15 ჰა ტერიტორია და ქალაქს დაკავშირებოდა საბაგრო გზით, რომლის ქვედა სადგური უნდა განთავსებულიყო ბარათაშვილის სკვერში. ამ პარკის მშენებლობა დაიწყო, მაგრამ შემდეგ შეჩერდა და საბოლოოდ აღარ განხორციელდა. ეს იდეა შესაძლებელია მხარდაჭერილი და გათვალისწინებული იქნას ბათუმის მინათსარგებლობის გენერალურ გეგმის შედგენისას, მითუმეტეს რომ არსებობს აზრი ბათუმგორას ტერიტორიის ქ. ბათუმის ადმინისტრაციული საზღვრებში შეყვანის თაობაზე. ამ პარკის მშენებლობა მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს ქალაქის საზოგადოებრივი სარგებლობის გამწვანებული ტერიტორიების საერთო მაჩვენებელს და კიდევ ერთ დასვენების ობიექტს შეჰმატებს ქალაქის რეკრეაციულ პოტენციალს.

ზღვისპირა პარკი მდებარეობს ზღვის სანაპირო ზოლის გასწვრივ და ქ.ბათუმის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ღირსშესანიშნაობას წარმოადგენს. ზღვისპირა პარკის მონყობა დაიწყო ჯერ კიდევ 1884 წელს. თავდაპირველად, ტერიტორიის შეზღუდულობისა და ზღვის ნაპირის სი-ახლოვის გამო მასში ორი სასეირნო ხეივანი იყო მონყობილი. მხოლოდ 1895 წელს, როდესაც ზღვამ რამდენადმე უკან დაიხია და სანაპირო გაფართოვდა, შესაძლებელი გახდა პარკის ტერიტორიის გაზრდა და პლაჟის მონყობა. პარკის ტერიტორია წარსულში 5 ჰა-ს შეადგენდა (1000 მეტრი სიგრძისა და 19-53 მეტრამდე სიგანის). ამჟამად მისი ტერიტორია მნიშვნელოვნად გაიზარდა ქალაქის სანაპირო ზოლის მთელს სიგრძეზე. ეს პარკი განთავსებულია ვაკე ტერიტორიაზე და წარმოქმნილია მდინარე ჭოროხის მრავალწლიანი ნატანით, ამიტომ შორიდან იგი ზღვიდან ამოსულს ჰგავს.

ექსპერტთა აზრით, მიუხედავად წლების მანძილზე ჩატარებული მნიშვნელოვანი გამწვანებითი სამუშაოებისა, ზღვისპირა პარკში სრულყოფილად მაინც არ არის წარმოდგენილი ზოგიერთი სუბტროპიკული და ადგილობრივი დეკორატიული მცენარე, მაგ., ბანანის კორომები, პალმების ხეივნები. მასში თითქმის არ არის ისეთი მცენარეები, როგორებიცაა: ლიოდენდრომები, ვერხვები, ცაცხვები, წითელფოთლა წიფელი, მტირალა ტირიფები. სრულიად არ არის ხვი-არა მცენარეები და ნაკლებია გამწვანებული ფანჩატურები. ზღვისპირა პარკის ახალ ნაწილში ჯერ კიდევ ცოტაა მსხვილფარჯიანი ხეები. სანაპირო პარკის მთლიანი ფართობი დღეს (გამწვანებული ტერიტორია სავალი გზებით), 54 ჰა-ს შეადგენს.

ზღვისპირა პარკში ამჟამად აქტიურად ტარდება გამწვანების სამუშაოები. პლაჟის მიმდებარე ზოლი და ძირითადი გაზონები შეივსო უცხოეთიდან ჩამოტანილი სხვადასხვა სახის ახალი ნარგავებით, მათ შორის ე.წ. „ზღვის ქვაბებით“ შემოტანილი პალმებით, ვაშინგტონიებით, ფინიკის ხეებით, ჰოლანდიიდან ჩამოტანილი ჭრელფოთოლა ჭყორით, ჰოლანდიიდან და იტალიიდან ჩამოტანილი ყვავილებითა და სხვა სახის მცენარეებით. ყურადსაღებია ის ფაქტი, რომ ამ ბოლო დროს ძალიან უჭირს მაგნოლიას, რომელიც ბევრ ადგილას, როგორც ქალაქში ასევე განსაკუთრებით ბულვარში, ტოტალურად ფუჭდება. ბულვარში ეს აიხსნება იმ გარემოებით, რომ ამ რამდენიმე წლის წინ დეკორატიულობის გაზრდის მიზნით, გაზონებში შეტანილი იქნა წითელი მინა, რომლის შემადგენლობაში ძირითადად თიხა აღმოჩნდა, ხოლო ორგანიუ-

ლი ნივთიერებები 0%-ს შეადგენდა. როდესაც მასზე დათესეს კორდი ამან გამოიწვია ფესვთა სისტემის დახშობა, წყალი ფესვებამდე ვერ აღწევს და ზედაპირზე ჩერდება, რაც უარყოფითად მოქმედებს მცენარეებზე და განსაკუთრებით ცუდად იმოქმედა მაგნოლიაზე. ამ მიზეზით მაგნოლია პარკში პრაქტიკულად იღუპება. შექმნილი პრობლემა ნამდვილად გამოსასწორებელია და მოითხოვს აქტიურ ქმედებებს პარკის ადმინისტრაციის მხრიდან.

ბათუმის ბალი – ახლანდელი ახალგაზრდობის პარკი დაარსდა ბათუმის ოლქის გენერალ-გუბერნატორ ა.ი. სმეკალოვის ინიციატივით, 1881 წელს (მისივე ინიციატივით გაშენდა ზღვისპირა პარკი). ახალგაზრდობის პარკის ფართი თავდაპირველად 6 ჰა-ს უდრიდა. ამჟამად მისი ტერიტორია სამჯერ გაიზარდა. გარდა მრავალფეროვანი მწვანე ნარგავებისა, მის ტერიტორიას ამდიდრებს და ალამაზებს მცირე ზომის ტბა (**ნურიე-გიოლი**), რომელიც ამჟამად ძალზე დაბინძურებული და სავალალო ეკოლოგიურ მდგომარეობაშია. მოპოვებული ინფორმაციით, ამ ტბას დახშული აქვს კავშირი ზღვასთან, რაც უარყოფითად მოქმედებს წლის ბუნებრივ მიმოქცევაზე. ასეთივე ცუდ მდგომარეობაშია იქვე განთავსებული მცირე ზომის ტბა, რომელიც უყურადღებოდ არის მიტოვებული და ივსება სამშენებლო ნაგვითა და სხვადასხვა სახის ნარჩენებით. ამ ტბასაც დახშული აქვს კავშირი, როგორც ზღვასთან, ასევე ნურიენ გიოლის ტბასთან.

ბათუმიდან 9 კმ-ში, ზღვის სანაპიროზე, ულამაზეს ადგილას – მწვანე კონცხზე გაშენებულია მსოფლიოში ცნობილი **ბათუმის ბოტანიკური ბაღი**, რომელიც ფლორის უმდიდრესი ნაკრძალია. ბათუმის ბოტანიკური ბაღი დაარსდა 1881 წელს ცნობილი რუსი ბოტანიკოსისა და ფლორის დიდი მცოდნის, პროფ. **ა.ნ. კრასნოვის** მიერ. თავდაპირველად მისი ტერიტორია 60 ჰა-ს მოიცავდა. ბაღი იყო დაგეგმარებული ლანდშაფტურ-გეოგრაფიული პრინციპით. ბოტანიკური ბაღის ძირითად ამოცანად პროფ. **ა.ნ.კრასნოვს** მიაჩნდა სამეურნეოდ სასარგებლო სუბტროპიკული და ტროპიკული ნარგავების აკლიმატიზაცია. ბოტანიკური ბაღის ტერიტორიაზე განთავსებულია 10 ფლორისტული განყოფილება, ორი პარკი – ზედა და ქვედა, საცდელი ნაკვეთები და სათბურები. ბოტანიკური ბაღის ფართობი ამჟამად 188 ჰა-ს მოიცავს. ბაღში არის 9 განყოფილება, რომელშიც წარმოდგენილია მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონის: ახალი ზელანდიის, ავსტრალიის, ჰიმალაის, მექსიკის, აღმოსავლეთი აზიის, ჩრდილო და სამხრეთი ამერიკის, ევროპისა და კავკასიის მცენარეები. მნახველზე გასაოცარ შთაბეჭდილებას ახდენს გიგანტური ევკალიპტების, კვიპაროსების, მსხვილფოთოლა ბანანების, მარაოსებრი პალმების, კორპის ხეებისა და სხვა სუბტროპიკული მცენარეების ჯიშები. ამჟამად ბაღში წარმოდგენილია სუბტროპიკული ნარგავების 1200-ზე მეტი ჯიშში.

2002 წლის მოსახლეობის აღწერის მონაცემებით ქ. ბათუმის გამწვანების მაჩვენებელი 1 სულ მოსახლეზე შეადგენდა 14 მ²-ს. უკანასკნელი მონაცემებით, ქალაქის გამწვანებული ტერიტორიის საერთო ფართობი 104 ჰა-ს შეადგენს, თუმცა ბოლო ხანებში განხორციელებულმა გამწვანების სამუშაოებმა შესაძლოა გაზარდა კიდევ ეს მაჩვენებელი. ქ. ბათუმის გამწვანების საკითხებს მერიის კეთილმოწყობის სამსახური კურირებს, ხოლო სანაპირო პარკს თავისი ადმინისტრაცია ჰყავს.

მერიის კეთილმოწყობის სამსახურის მონაცემებით ქ. ბათუმის ქუჩების გამწვანების მეჩხერიანობა 60%-ს შეადგენს. ამდენად მწვანე ნარგავები ქუჩებში, როგორც დასამატებელი, ასევე დასარგავი და ნაწილობრივ მოსაჭრელიც კი არის; ანუ ჩასატარებელია ქუჩების გამწვანების მნიშვნელოვანი რეკონსტრუქცია კერძოდ: დარგვა, მოჭრა, გადარგვა.

საქალაქო სკვერების საერთო ფართობი 16 ჰა-ს შეადგენს და კარგად არის მოვლილი. ბოლო პერიოდში სკვერების გამწვანება ხორციელდება, როგორც ადგილობრივი, ასევე იტალი-

იდან და თურქეთიდან ჩამოტანილი დეკორატიული მცენარეებით. ქ. ბათუმის საკრებულოს 2007წ. 28.12 №163 განკარგულების „ქ ბათუმის ტერიტორიაზე მინის ნაკვეთებისათვის გამწვანებისა და დასვენების ადგილების სტატუსის მიჭების შესახებ“ საფუძველზე აღნიშნული სტატუსი მიენიჭა 94733 კვ.მ. ფართობის გამწვანებულ ტერიტორიას (იხ დანართი №).

2007 წელს ქალაქს ასევე შეემატა 4,5 ჰა-ს ფართობის ახალი გამწვანებული და კეთილმოწყობილი ტერიტორია ახალი საცხოვრებელი სახლების ეზოების სახით. ამასთან მონოდებული ინფორმაციით ადგილობრივ ბიუჯეტში გამოყოფილია სოლიდური თანხა, ახალმშენებლობების მიმდებარე ტერიტორიების კეთილმოწყობისა და გამწვანების მიზნით, რაც 2008 წლის ბოლომდე ქალაქს საერთო ჯამში 4 ჰა-მდე ახალ გამწვანებულ ფართობს შეჰმატებს.

რაც შეეხება მწვანე ნარგავთა ასორტიმენტის გაფართოებასა და გამდიდრებას ახალი მცენარეებით, 2008 წლის ბოლომდე დაგეგმილია მათი შემოტანა იტალიის, ჰოლანდიის, თურქეთის და სხვა უცხოეთის ქვეყნების სანერგებიდან, რადგან ბათუმში ამჟამად აღარ ფუნქციონირებს არც გამწვანების ტრესტი, და არც სანერგე მეურნეობა. მცენარეთა ასორტიმენტის გამდიდრება ძირითადად ხორციელდება შუამავალი ფირმების მეშვეობით უცხოეთიდან პირდაპირი შეძენის გზით. ამ მხრივ ქალაქის კეთილმოწყობის სამსახურს დახმარებას უწევს სპეციალიზირებული ფირმა „მწვანე სახლი“, რომლის სათაო ოფისი თბილისშია, ხოლო მისი შვილობილი კომპანია ბათუმში ფუნქციონირებს სახელწოდებით „მწვანე სახლი აჭარა“.

ქალაქის გამწვანებისათვის ფართოდ იყენებენ ძირითადად სუბტროპიკულ მცენარეებს, მაგალითად იაპონურ მუხას, ცრუქაფურის ხეს, ჭრელფოთოლა ქყორს, ოლენდრას. ეს უკანასკნელი ბათუმში ძალიან კარგად ხარობს და ფართოდ არის გავრცელებული მთელს ქალაქში. როგორც ცნობილია, ჭადარი მიჩნეულია ალერგიის გამომწვევ მცენარედ, ამდენად მისი მოვლისა და გაუვნებელყოფის თვალსაზრისით მას ძირითადად ჭრიან ან ბელავენ (ცნობილია რომ, ჭადარი გადაბელვის შემდეგ აღარ გამოჰყოფს ალერგიის გამომწვევ მფრინავ ბუსუსებს). ბათუმში ძალიან კარგად ხარობდა ლაგერსტრემია, განსაკუთრებით საცხოვრებელი სახლების მიმდებარე ტერიტორიებზე, მაგრამ ბოლო პერიოდში ლაგერსტრემიას თითქმის ყველგან შეეყარა სოკოვანი დაავადება, რომლის აღმოფხვრა ძალიან უჭირთ, ამდენად ეს მცენარე ბევრ ადგილას სამწუხაროდ ფუჭდება და ილუპება. ვფიქრობთ ამ პრობლემის გადაჭრაც სასწრაფო და რადიკალურ ქმედებებს საჭიროებს.

ნამდვილად აღსანიშნავი და ყურადსაღებია ის ფაქტი, რომ ახალი ტერიტორიების გამწვანება, არსებულის რეკონსტრუქცია და ტერიტორიების ახალი მცენარეებით გამდიდრება, ხორციელდება დენდროლოგიური პროექტის გარეშე, მხოლოდ ზეპირად შედგენილი ხარჯთაღრიცხვის საფუძველზე. აქვე უნდა დავამატოთ, რომ ქ. ბათუმში უკვე მრავალი წელია არ ჩატარებულა მწვანე ნარგავების ინვენტარიზაცია, ამდენად თუ მერიის კეთილმოწყობისა და გამწვანების სამსახურის ზეპირსიტყვიერ ინფორმაციას დავყრდნობით, ბოლო 2 წლის განმავლობაში შემოტანილი და ახლად დარგული მცენარეების აკლიმატიზაციის მაჩვენებელი ასე გამოიყურება: ე.წ. „ზღვის ქვაბებით“ შემოტანილი პალმებიდან 100 %-მა მთლიანად გაიხარა; 160 ძირი ფინიკის ხიდან ყველამ გაიხარა; შემოტანილი 200 ძირი ვაშინგტონიებიდან 183-ძირმა გაიხარა და ა.შ.

ამასთან ისიც არის აღსანიშნავი, რომ ბათუმში, ნამდვილად იგრძნობა გამწვანების პრობლემისადმი ინტერესი და მუშაობის შედეგები, მაგრამ ბევრი რამ ჯერ კიდევ არის გასაკეთებელი და მოსაწესრიგებელი განსაკუთრებით მენეჯმენტის კუთხით.

დასკვნის სახით ქ.ბათუმის გამწვანების სისტემის სრულყოფის თვალსაზრისით შეიძლება ჩამოყალიბდეს შემდეგი რეკომენდაციები:

- განხორციელდეს მწვანე ნარგავების დარგვა კვარტალში და სივრცეებში
- განსაკუთრებით კი ისტორიული განაშენიანების ზონაში;
- მოხდეს ნარგავების ნომენკლატურის სწორი შერჩევა; ქალაქში ძალიან ცოტაა ისეთი ლამაზი ჯიშები, როგორებიცაა: ჭადარი, ტიტის ხე, მუხა, გინკგო, ცაცხვი და სხვა;
- ქალაქში მრავლად გამოყენებული ლიგუსტრუმების გამრავლება უნდა შეიზღუდოს; ეს მარადმწვანე ნარგავები ზამთარში ზედმეტად ჩრდილავენ შენობებს და ზაფხულში ყვავილობისა და სიცხის დროს აფრქვევენ გამაბრუებელ სურნელს;
- ყვავილების ასორტიმენტი შეივსოს ისეთი ჯიშებით, რომელთა გამრავლებას ხელს უწყობს მხარის სუბტროპიკული კლიმატური პირობები, კერძოდ: ტუბეროზა, გლადიოლუსები, ბეგონიები, მიხაკები და სხვ.
- იმისათვის, რომ ქალაქის გამწვანება მოწესრიგდეს და ბათუმი გადაიქცეს სუბტროპიკულ ქალაქ-ბაღად, საჭიროა უფრო გაფართოვდეს მწვანე მშენებლობის წარმოება, კერძოდ, უკვე სტატუსმინიჭებული ზოგიერთი ქუჩის გაზონებისა და სკვერის ძირეული რეკონსტრუქცია არსებული ნარგავების შენარჩუნებისა და ახალი ნარგავების დანერგვის გზით;
- ქუჩებისა და მოედნების გამწვანებისას ნაკლებად უნდა იქნას გამოყენებული ერთგვაროვანი მარადმწვანე დეკორატიული ნარგავები, რომლებიც დროთა განმავლობაში აღწევენ დიდ სიმაღლეებს. მიზანშეწონილია დაირგოს შერეული დეკორატიული ჯიშები: მაგ., პალმები, დაფნა, კვიპაროსები და სხვა მარადმწვანე ხეები, მათ შორის, ციტრუსების, ხეხილის, ყვავილოვანი და მარადმწვანე დაბალი ბუჩქები, რომლებიც, მათი სიმაღლის გამო, ხელს არ შეუშლიან შენობებში მზის სხივების შეღწევასა და შენობების გაშრობას, ბათუმისთვის დამახასიათებელი ხანგრძლივი წვიმების შემდეგ;
- ბათუმის სპეციფიკური კლიმატური პირობების გათვალისწინებით, სხვადასხვა ნარგავებისათვის შემუშავდეს ინდივიდუალური ნორმები, როგორც შიდაკვარტალური, რაიონული, ასევე საქალაქო-საზოგადოებრივი დანიშნულებისა და ქალაქგარე გამწვანებული ტერიტორიების მიმართ;
- ბათუმის გამწვანების საკითხები მიზანშეწონილია განხილული იქნას კომპლექსურად – კლიმატურ-გეოგრაფიული, ეკოლოგიური, რელიეფური, სანიტარულ-ჰიგიენური და სხვა თავისებურებების გათვალისწინებით. უნდა შეიქმნას გამწვანების ერთიანი სისტემა, რომელიც ქალაქგეგმარებითი ხერხების გამოყენებით დასახავს იმის წინაპირობას, რომ **მწვანე კონცხის** გამწვანებული მასივი და **ბათუმგორის პარკი** მომავალში დაუკავშირდება ქალაქს.

მენეჯმენტის გაუმჯობესების მიზნით მიზანშეწონილად მიგვაჩნია შემდეგი ქმედებების გატარება:

- ქალაქის საზღვრებში უნდა ჩატარდეს მწვანე ნარგავების ინვენტარიზაცია და ტაქსაცია, ასევე გამწვანებული ფართების სრული აღრიცხვა;
- ყველა სახის გამწვანება-კეთილმოწყობის სამუშაოები უნდა განხორციელდეს დენდროპროექტების საფუძველზე, რაც მნიშვნელოვნად მოაწესრიგებს შესრულებული სამუშაოების აღრიცხვა-რეგისტრაციას და უზრუნველყოფს შესრულებული სამუშაოებზე საბიუჯეტო კონტროლის მექანიზმს;

- საბიუჯეტო სახსრების დაზოგვის მიზნით, მიზანშეწონილია უცხოეთიდან მცენარეების ჩამოტანის პროცესის თანდათანობით შემცირება და ძალისხმევის გადატანა ძველი სანერგეების აღდგენა-რეკონსტრუქციაზე (თუკი ფიზიკურად სადმე არის შემორჩენილი), ან ახლის მშენებლობაზე. პირველ ხანებში შესაძლებელია სანერგეების მონყობა თუნდაც **ბათუმის ბოტანიკური ბაღის** ბაზაზე.

11. საზოგადოებრივი და სოციო-კულტურული დანიშნულების ობიექტები

ქ. ბათუმი, როგორც აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ცენტრი, ყოველთვის აღჭურვილი იყო საზოგადოებრივი და სოციო-კულტურული ობიექტების განვითარებული ქსელით. მეტიც, შეიძლება ითქვას, რომ, თბილისის შემდეგ, ქ. ბათუმი იყო საქართველოს მასშტაბით მეორე ქალაქი – სწორედ სოციო-კულტურული პოტენციალის თვალსაზრისით. ამას ხელს უწყობდა არა მხოლოდ ამ სფეროს ინსტიტუციები, არამედ, ბათუმის იმთავითვე ურბანული ბუნება და ქალაქიური ცხოვრების წესის მდგრადი ტრადიციები.

ბუნებრივია, დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, ქვეყანაში მიმდინარე რადიკალური სოციალურ-ეკონომიკური რეფორმების კვალდაკვალ, ცვლილებებს განიცდის ქალაქის სოციო-კულტურული სფეროც. ამასთან ერთად, ამ სფეროს ისეთი ფუძემდებელი სექტორი, როგორიცაა განათლება, სტაბილურობას ინარჩუნებს, რასაც მოწმობს ქვემოთჩამოთვლილი ცხრილის მონაცემები.

ცხრილი №10-1

ქ. ბათუმის ზოგადსაგანმანათლებლო ქსელი

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
1. ზოგადსაგანმანათლებლო სკოლები – სულ:	21	26	26	26	26
მათ შორის:					
დანყები	1	1	1	1	-
ძირითადი	3	4	4	4	1
საშუალო	17	21	21	21	25
2. გიმნაზია	5	5	4	4	4
3. სკოლა-ინტერნატი	6	6	4	4	1
4. ბავშვთა სახლები	1	1	1	1	1
5. სალამოს სკოლა	1	1	1	1	-
6. მოსწავლეთა რაოდენობა (ინტერნატის ჩათვლით)	20910	21450	20006	20763	21763
მათ შორის:					
1-4 კლასები	8132	7851	7177	6727	6630
5-9 კლასები	10518	11066	10488	10395	9995
10-11 კლასები	2260	2533	2341	3641	3177
7. პედაგოგები – სულ	1919	1963	1785	1873	1961
8. ბაგა-ბალები	30	30	30	30	30
მათში აღსაზრდელთა რაოდენობა	2752	2598	2793	2743	2991

ქ. ბათუმის საჯარო სკოლების მონაცემები, 2008 წლის მდგომარეობით, მოყვანილია დანართში 10.1.

მეტი ცვლილებები შეიმჩნევა უმაღლესი განათლების სფეროში. ამ სფეროში ყურადღებას იპყრობს 2005–2006 სასწავლო წელს არასახელმწიფო უმაღლეს სასწავლებლებში მიღებულ სტუდენტთა რიცხვის მკვეთრი ვარდნა, რაც, სავარაუდოდ, მისაღები გამოცდების რეფორმით და უმაღლესი სკოლებისადმი მოთხოვნების ამაღლებით შეიძლება აიხსნას. წინა სასწავლო წელთან შედარებით, ეს მაჩვენებელი თითქმის 7,5-ჯერ შემცირდა (ცხრილი №10-2).

ცხრილი № 10-2

უმაღლესი სასწავლებლები

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
უმაღლესი სასწავლებლები	19	20	19	16	16
სახელმწიფო	8	8	7	6	6
არასახელმწიფო	11	12	12	10	10
სტუდენტთა რიცხოვნობა	15659	15762	16204	16977	13146
სახელმწიფო	12148	12387	12925	13803	10602
არასახელმწიფო	3511	3375	3279	3174	2544
სტუდენტთა მიღება	30+66	3111	3546	3910	1053
სახელმწიფო	2506	2581	2893	3172	954
არასახელმწიფო	560	530	653	738	99
სტუდენტთა გამოშვება	2402	2129	2466	2501	2555
სახელმწიფო	1834	1652	2002	1842	1689
არასახელმწიფო	568	477	464	659	866

არასასურველ ტენდენციად შეიძლება ჩაითვალოს საშუალო პროგნოზული სასწავლებლების უკუსვლა – როგორც მათი რაოდენობის, ისე მიღებული თუ გამოშვებული სტუდენტების რიცხვის თვალსაზრისით. ამას მოწმობს ცხრილი №10-3-ს მონაცემები.

ცხრილი № 10-4

საშუალო პროფესიული სასწავლებლები

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
საშუალო სპეციალური სასწავლებლები	12	12	16	10	9
სახელმწიფო	9	9	9	7	7
არასახელმწიფო	3	3	3	3	2
სტუდენტთა რიცხოვნობა	4209	3530	3387	3270	1485
სახელმწიფო	3979	3327	3179	2100	1098
არასახელმწიფო	230	203	208	1170	387
სტუდენტთა მიღება	1079	1029	982	1065	475
სახელმწიფო	991	947	895	900	355
არასახელმწიფო	88	82	87	165	120
სტუდენტთა გამოშვება	1467	1089	964	880	266
სახელმწიფო	1377	1026	899	770	167
არასახელმწიფო	90	63	65	110	99

ქ. ბათუმი ყოველთვის იყო და რჩება ქართული კულტურის მნიშვნელოვან კერად. ბოლო დროს ის იძენს საერთაშორისო თუ ნაციონალური მასშტაბის სამეცნიერო და კულტურული ღონისძიებების ცენტრის ფუნქციებსაც – კონფერენციები, სამუსიკო ფესტივალები, სილამაზის კონკურსები და ა.შ., რაც ქალაქს ახალ, მეტად მნიშვნელოვან და პრესტიჟულ ფუნქციას ჰმატებს და მის ახლებურ „ბრენდს“ აყალიბებს.

რაც შეეხება კულტურის ტრადიციულ ფორმებს, ქ. ბათუმი, ძირითადად, ინარჩუნებს მიღწეულ დონეს (ცხრილი №10-4).

ცხრილი № 10-5

თეატრები, საკონცერტო ორგანიზაციები, მუზეუმები და კლუბები

	2001	2002	2003	2004	2005
1. თეატრები – სულ	4	3	3	3	2
სპექტაკლების რაოდენობა	190	198	238	210	207
მაყურებელთა რიცხვი, (ათ. კაცი)	28,3	10,4	18,3	17,7	17,3
2. საკონცერტო ორგანიზაციების რაოდენობა	5	3	3	4	4
გამართული კონცერტების რაოდენობა	49	89	67	35	27
3. მუზეუმები – სულ ¹	5	6	12	12	12
დამთვალიერებელთა რიცხვი	6936	7720	12473	13705	17500
4. გამოფენების რაოდენობა	16	38	52	50	53
5. ექსკურსიების რაოდენობა	346	439	344	670	866
დამთვარიელებელთა რიცხვი (ათ. კაცი)	4471	9300	9804	10340	8100
6. ბიბლიოთეკები - სულ	14	13	13	13	14
ეგზემპლარების რაოდენობა, (ათასებში)	793,4	763,5	982,9	873,5	750,8

ცალკე გამოსაყოფია სპორტული ბაზების მდგომარეობა. ქვემოთმოყვანილი ცხრილი ასახავს 2005 წლის 1 იანვრის მდგომარეობას.

ცხრილი № 11-6

სპორტული ობიექტები

	2003	2004	2005
მათ შორის:			
ფეხბურთის სტადიონი 1500 და მეტი ადგილით	1	1	1
მათ შორის მძლეოსნობის არენით	1	–	1
სტანდარტული ფეხბურთის მინდვრით	3	3	3
საცურაო აუზი 9X6 მეტრი (მცირე ზომის)	4	2	2
სპორტული დარბაზი 24X12 მეტრი	16	16	6
სპეციალიზირებული სპორტული თამაშების დარბაზი	5	4	1
საჭიდაო დარბაზი	1	1	1
კრივის დარბაზი	2	1	2
ძალოსნობის დარბაზი	1	-	-
ტანვარჯიშის დარბაზი	2	1	2
სასროლი ტირი სტანდარტული	3	3	1
არასტანდარტული დარბაზი	17	14	17
ჭადრაკის სასახლე (კლუბი)	2	2	2
კომპლექსური სპორტული მოედანი	3	3	3
ბალახის ჰოკეის მოედანი	1	–	–
ჩოგბურთის მოედანი	8	5	–
ჩოგბურთის კორტი	1	1	1
კალათბურთის მოედანი	26	23	21
ხელბურთის მოედანი	8	9	18
ფრენბურთის მოედანი	23	23	30
მათ შორის: საპლიაჟო	4	4	5

ეს მონაცემები კომენტარს საჭიროებს. უპირველესად, ყურადღებას იპყრობს ის გარემოება, რომ **ბათუმს**, ამ საზღვაო ქალაქს არ გააჩნია იახტ-კლუბი და არც ერთი ოლიმპიური სტანდარტის საცურაო აუზი. არ შეიძლება შემფოთებას არ ინვესტირდეს სპეციალიზებული სპორტული თამაშებისთვის განკუთვნილი დარბაზების რაოდენობის შემცირება 5-დან 1-მდე და 24x12 სტანდარტული დარბაზების რაოდენობის შემცირება 16-დან 6-მდე. **ბათუმში** არ არსებობს ძალოსნობის დარბაზი, ველოტრეკი, იპოდრომი.

ამასთან ერთდ, აღსანიშნავია, რომ ბოლო წლებში ქ.ბათუმში შეიქმნა ელემენტარული სპორტული მოედნებისა და ბავშვთა სათამაშო მოედნების ფართე ქსელები-შესაბამისად,დანართები 10-2 და 10-3.დამატებითი სპორტული მოედნების მშენებლობა შესაძლებელია შემდეგ მისამართებზე:

- ტბელ.აბუსერიძის ქ.№33-35;
- ტბელ.აბუსერიძის ქ. №28;
- ლერმონტოვის ქ. №70;
- კანდელაკის ქ.

უაღრესად დინამიკურად ვითარდება ქ.ბათუმის სასტუმროებისა და ე.წ. “საზოგადოებრივი კვების” ქსელი – რესტორნები,კაფე-ბარები,სახინკლეები,სწრაფი კვების და სხვა ობიექტები. აღსანიშნავია,რომ ეს ქსელი ფართოვდება არა მარტო რაოდენობრივად, არამედ სპეციალიზაციის თვალსაზრისითაც,რაც ტურისტული ქალაქისთვის აუცილებლობას წარმოადგენს.

ამ ქსელის 2008 წლის მდგომარეობას ასახავს დანართები 10-4. (სასტუმროები), 10-59 (რესტორნები), 10-6 (კაფე-ბარები), 10-7 (ლუდის ბარები).

ცალკე საკითხად გამოსაყოფია ფეხბურთის ახალი სტადიონის მშენებლობის აუცილებლობა. ამ საკითხს ბუნებრივად მოჰყვება მძლეოსნობისათვის განკუთვნილი სარბენი ბილიკებისა და სექტორების საკითხი.

ქ. **ბათუმის** მინათსარგებლობის გენერალურმა გეგმამ უნდა გადაწყვიტოს არა ხოლოდ საფეხბურთო სტადიონის, არამედ ავტონომიური რესპუბლიკის ცენტრის საკადრისი მრავალპროფილური სპორტული ზონის ფორმირების პრობლემა.

აღსანიშნავია, რომ **ბათუმს** შეემატა საციგურაო მოედანი.

ზემოხსენებულ პრობლემებთან ერთად, ბოლო წლებში **ბათუმს** შეემატა კულტურის სფეროს რამდენიმე მნიშვნელოვანი ქალაქმაფორმირებელი ობიექტი. მათ შორის გამოსაყოფია შადრევნების კომპლექსი, რომელიც გახდა მუსიკალურ-ვიზუალური პერფორმანსების მიმზიდველი ადგილი.

რეორგანიზებას განიცდის სასტუმროების ქსელი. მცირე და ოჯახურ სასტუმროებთან ერთად, შენდება მრავალფუნქციური, სხვადასხვა მასშტაბურ ლონისძიებებზე ორიენტირებული სასტუმროები. ეს გარემოება, უთუოდ, გააძლიერებს ბათუმის მიმზიდველობას და ხელს შეუწყობს მისი კონკურენტუნარიანობის ზრდას საერთაშორისო მასშტაბში. სასტუმროების ქსელის სურათს ასახავს 2008 წლის მდგომარეობით დანართი 10.4

12. საცხოვრებელი ფონდი და მისი მდგომარეობა

XIX ს–ს 70 წლებიდან **ბათუმის** განაშენიანება სწრაფად ვითარდებოდა, ძირითადად, საცხოვრებელი სახლების ხარჯზე. 1868 წელს აქ აღირიცხებოდა 245 სახლი, 70-ანი წლების შუახანებში – 569, **ბათუმის** შემოერთების წელს – 1878 წ. სახლების რიცხვმა 874-ს მიაღწია. აღსანიშნავია, რომ ამ რიცხვიდან მხოლოდ 89 ყოფილა კაპიტალური, ქვის მასალით ნაგები; ძირითადად, გავრცელებული იყო ორსართულიანი ხის სახლები.

ყალიბდება იმ დროისათვის დამახასიათებელი, სახლის ადგილობრივი ტიპი: თანამედროვეს გადმოცემით, „შენობები ბათუმში აშენებულია თითქმის ერთნაირად. სახლები რამდენიმე სართულადაა ნაგები, უმეტესად ორად. თუ ზემო სართულს გარეთა კიბიტზ აქვს დაკავშირება, მაშინ სახლები, ძირითადად ასეა მოწყობილი: სახლს შუაზე აქვს კარი, რომლისგანაც კიბე მიდის ზემო სართულის საკმაოდ განიერ ოთახისაკენ, რომელიც უერთდება ღია აივანს, ამ ოთახს აქვს კარები სხვა ოთახებისაკენ. ერთ-ერთი ამ ოთახთაგანი არის სახლის უფროსის, დანარჩენ სამში თავსდება ოჯახის სხვა წევრები. ხშირად ამ ოთახებს უერთდება ერთი ბნელი სათავსო, ქვედა სართულში არის სამზარეულო და საწყობი სურსათისათვის, შიგა ტიხარი ფიცრულია. გარე კედელთაგან ერთი ადგილობრივი ჯიშის საკმაოდ გულმოდგინედ გათლილი ქვისაა და აშენებულია კირით, იმ მხარეს, საქაც ქრის ცივი ქარი დანარჩენი კედლები ძელებისგანაა ნაგები, რომლებიც ამოვსებულია გამომწვარი აგურით“.

ზღვისპირას და ბაზრის ტერიტორიაზე მდებარე ასეთი სახლების მეორე სართულზე მოწყობილი იყო სასტუმროები, ტრაქტირები. პირველი სართული ეკავა მაღაზიებს, დუქნებს.

ბათუმის საბინაო ფონდმა, გარკვეულწილად, შეინარჩუნა სახლების ტიპოლოგია, თუმცა განვლილმა ისტორიულმა ეტაპებმა მას თავისი დალი დაასვა. XX საუკუნის 60 წლებამდე არსებული **ბათუმის** საცხოვრებელი ზონა შეიძლება დაიყოს რამდენიმე განსხვავებულ უბნებად (ილუსტრაცია №11-1).

1. მჭიდრო განაშენიანების ზონა (განაშენიანების სიმჭიდროვე 70–80%, ანუ $K_1 = 0,7-0,8$). ეს უბანი პორტთან მიმდებარეა და, ძირითადად, **ნინოშვილის, გოგებაშვილის, შავშეთის** და **ლუკა ასათიანის** ქუჩებს შორის მდებარეობს.
2. ზომიერი სიმჭიდროვის განაშენიანების ზონა (განაშენიანების სიმჭიდროვე – 40–50%, ანუ $K_1 = 0,4-0,5$). ეს ზონა თავსდება **ლუკა ასათიანის, პუშკინის, სელიმ ხიმშიაშვილისა** და **ნინოშვილის** ქუჩებს შორის.
3. პერიფერიული, საკარმიდამო განაშენიანების ზონა (განაშენიანების სიმჭიდროვე 12–15%, ანუ $K_1 = 0,12-0,15$).

1960-ან წლებამდე **ბათუმის** საცხოვრებელი ზონის განაშენიანება ძირითადად წარმოდგენილია ერთ-ორსართულიანი სახლებით, რაც, გაანგარიშებით, ჰექტარზე 500 ადამიანს იძლეოდა. შემდგომ, უპირატესობა ჰქონდა მრავალსართულიანი საცხოვრებელი სახლების მშენებლობას, მომსახურების ქსელის ორგანიზებით მიკრორაიონების პრინციპზე.

ქ. **ბათუმის** ტექნიკენტარიზაციის ბიუროს მონაცემებით, ქალაქის საბინაო ფონდი 1988 წლის მდგომარეობით (უფრო გვიანი ინვენტარიზაცია არ ჩატარებულა) შეადგენდა 1.735.275 კვ.მ. საერთო ფართობს, ამ რაოდენობიდან ინდივიდუალურ (საკარმიდამო) განაშენიანებაზე მოდიოდა 475.547 მ², ანუ 27,0%. ამდენად, 1988 წელს **ბათუმის** ერთ სულ მოსახლეზე საშუალოდ მოდიოდა 12,7 მ² საერთო ფართობი, რაც **საქართველოს** მასშტაბით საშუალო მაჩვენებლად შეიძლება ჩაითვალოს. ფორმალურად, სადღეისოდ საცხოვრებელი ფართობით უზრუნველყო-

ფა, მოსახლეობის კლების გამო, გაიზარდა, მაგრამ ეს ოპტიმისტური დასკვნების საფუძველს არ იძლევა.

ქ. **ბათუმის** 1988 წლის გენერალური გეგმის მონაცემებით, საცხოვრებელი სახლების სართულიანობა შემდეგნაირადაა განაწილებული (ცხრილი №11-1).

ექსპერტთა შეფასებით, ქ. **ბათუმში** პრივატიზებული შენობების ნაწილი მრავალბინიან სახლებში აღწევს, 90-95%.

რაც შეეხება პრივატიზებული საბინაო მართვის ახალ მეთოდებზე გადასვლას, ის, ძირითადად, მრავალბინიან სახლებს ეხება და განისაზღვრება **საქართველოს** კანონით „ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობების შესახებ“ (2007 წ.).

ცხრილი № 11-1

ქ. ბათუმის საბინაო ფონდის განაწილება სართულიანობის მიხედვით (1988 წ.).

სართულიანობა	ხვედრითი წილი %
1	19,8
2	50,7
3	2,1
4	6,7
5	14,4
8	0,2
9	4,5
12	1,6
სულ:	100,0%

წყარო: ქ. ბათუმის გენერალური გეგმის განმარტებითი ბარათი (1988 წ.).

ქ. **ბათუმის** მერიის კეთილმოწყობის სამსახურის მონაცემებით 2008 წლისთვის, ქალაქში 2 და მეტი სართულიანობის სახლების რაოდენობა შეადგენს 630.

ბოლო წლებში ფართოდ გაშლილია ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობების ჩამოყალიბებისა და მოქმედების მუნიციპალური პროგრამა. ამჟამად, **ბათუმში** 500-მდე ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობაა შექმნილი. ამას ხელი შეუწყო „თბილისის კორპუსის“ მსგავსად, მრავალბინიანი სახლების საერთო წილადი საკუთრების ელემენტების შექმნა-რეაბილიტაციის პროექტების განხორციელების პროგრამა ქალაქის მხრიდან თანადაფინანსების პრინციპით. ამ მიმართულებით ქ. **ბათუმის** თვითმმართველობამ რამდენიმე ნორმატიული აქტი მიიღო.

- ქ. **ბათუმის** საკრებულოა 2005 წლის 11 აგვისტოს №12-7 გადაწყვეტილება „ბინის მესაკუთრეთა ამხანაგობების განვითარების ხელშეწყობის პროგრამის დამტკიცების შესახებ“;
- ქ. **ბათუმის** საკრებულოს 2007 წლის 30 იანვრის №1-3 დადგენილება – „ბინის მესაკუთრეთა ამხანაგობების განვითარების ხელშეწყობის პროგრამის“ განვითარების განსახორციელებლად გათვალისწინებული თანხების განკარგვის წესის დამტკიცების შესახებ“;
- ქ. **ბათუმის** საკრებულოა 2008 წლის 26 თებერვლის №2-5 დადგენილება „ბინის მესაკუთრეთა ამხანაგობების განვითარების ხელშეწყობის პროგრამის“ განსახორციელებლად გათვალისწინებული თანხების განკარგვის წესის დამტკიცების შესახებ“ თვითმმართველი ქალაქის – ბათუმის საკრებულოს 2007 წლის 30 იანვრის №1-3 დადგენილებაში ცვლილებების შეტანის შესახებ“.

2007 წლის წესი ადგენდა კონდომინიუმებში ჩასატარებელ სარემონტო სამუშაოების სახეობებსა და ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობების ფინანსური თანამონაწილეობის წილებს ამ სახეობების მიხედვით. განისაზღვრა შემდეგი სარემონტო სამუშაოების ჩატარება:

- სახურავის შეკეთება – თანამონაწილეობის 5%;
- ლიფტების შეკეთება – თანამონაწილეობის 20%;
- შიდა წყალ-კანალიზაციის გაყვანილობის შეკეთება (საერთო სარგებლობის გაყვანილობა სახლების სარდაფებში) – თანამონაწილეობის 5%.

ამ სამუშაოების დაგეგმვისა და განხორციელების პრაქტიკამ გამოავლინა, რომ ბინათმესაკუთრეებს მეტად გაუჭირდათ ამ მცირედი თანამონაწილეობის თანხების შეგროვებაც კი. ქ. ბათუმის საკრებულომ, თავის 2008 წლის ზემოხსენებული დადგენილებით, შეამცირა ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობების მხრიდან ფინანსური თანამონაწილეობის ოდენობა – შესაბამისად, 3, 10 და 3%-მდე.

ამ სამუშაოების ჩატარების სურათს 2005–2008 წლებში იძლევა ცხრილი №11-2.

ცხრილი №11-2.

ქ. ბათუმის კონდომინიუმებში თანადაფინანსების წესით ჩატარებული სამუშაოები 2005–2008 წ.წ.

წელი	შეკეთებული ობიექტი			
	სახურავი	წყალ-კანალ. გაყვანილობა სარდაფებში	ლიფტი	სამუშაოების სახარტალრიცხვო ღირებულება
2005	5	8	3	150.000
2006	67	38	–	1.000.000
2007	62	65	12	8.097.000
2008 (6 თვე)	52	71	12	2.850.000 (გეგმა)
სულ	186	182	27	17.097.000

წყარო: ქ. ბათუმის მერიის კეთილმოწყობის სამსახური, 2008 წ.

მიუხედავად ჩატარებული სამუშაოების დიდი მნიშვნელობისა, ისინი, გასაგები მიზეზების გამო, არ შეხებია მრავალბინიან სახლებში შინამეურნეობების კუთვნილ სანიტარულ კვანძებს, ანუ იმ ობიექტებს, რომელთა მიხედვით დიდწილად ფასდება ამა თუ იმ ბინის კეთილმოწყობისა და კომფორტის დონე.

ბოლო წლებში **ბათუმში** გაიშალა „ახალი თაობის“ მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლების მშენებლობა – ე.წ. „კომერციული ბინათმშენებლობა“. ასეთ სახლებში ბინები გამოირჩევა დაგეგმარების სრულყოფილებით, კომფორტის მაღალი დონით, ფართობების გაზრდილი ოდენობით. ყველა ამგვარი სახლი შენდება ინდივიდუალური პროექტით და გამოირჩევა არქიტექტურულ-მხატვრული სახის თავისებურებით.

რაც შეეხება ინდივიდუალურ ბინათმშენებლობას, მხოლოდ 2004 წელს აჭარაში აშენდა 192 ინდივიდუალური სახლი, მათ შორის 151 (78,8%) – ქ. **ბათუმში**.

ყოველივე ზემოთთქმულთან ერთად ქ. **ბათუმის** საბინაო ფონდის განვითარების ხარვეზად რჩება ის გარემოება, რომ სათანადო ყურადღება არ ექცევა ე.წ. „სოციალური“ ანუ მუნიციპალური ბინათმშენებლობის მწვავე პრობლემებს.

13. ქალაქის განვითარების ზოგადი და ღარგომბრივი პროგნოზი

ბათუმი იმ ქალაქთა რიგს მიეკუთვნება, რომელთა განვითარება დიდწილად განისაზღვრება მისი მდებარეობით გეოგრაფიულ და გეოპოლიტიკურ რუკაზე. მისი ეს თავისებურება კიდევ უფრო რელიეფური გახდა დამოუკიდებლობის წლებში, როდესაც, საბჭოეთის პერიოდში ჩიხური მდგომარეობიდან ის გადაიქცა საერთაშორისო მგზავრთგადაზიდვებისა და ტვირთბრუნვის რეგიონულ კარიბჭედ. **ბათუმის** ამგვარი მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაიზრდება **საქართველოს** განსახლების ე.წ. „სამხრეთის ღერძის“ ფორმირებისა და ამოქმედების კვალობაზე.

ამასთან ერთად, **ბათუმი** მეტ-ნაკლებად თვითკმარი ქალაქიცაა, რაც გამოიხატება მისი ეკონომიკის დივერსიფიცირებულობაში, მოსახლეობის სოციალურ-პროფესიულ სტრუქტურასა და **აჭარა-გურიის** რეგიონისთვის მრავალმხრივ მიმზიდველობაში. არსებობს იმის შესაძლებლობა, რომ **ბათუმმა** თავისი რეგიონული ცენტრის როლი გააძლიეროს მეზობელი **თურქეთის რესპუბლიკის** მოსაზღვრე ზონებისათვის მიმზიდველობის ხარჯზე – როგორც სავაჭრო-ეკონომიკურ, ისე სოციალურ-კულტურულ სფეროებში.

ბათუმის ფუნქციონირებისა და განვითარების მდგრადობაზე მეტყველებს ისეთი უტყუარი ინდიკატორი, როგორიცაა 1989 და 2002 წლების მოსახლეობის საყოველთაო აღწერებს შორის ქალაქის მოსახლეობის მინიმალური კლება, საქართველოს სხვა ქალაქებთან შედარებით. კიდევ ერთ სარწმუნო ინდიკატორად გამოდგება ქ. **ბათუმში** ახალ, ე.წ. კომერციულ ბინათმშენებლობებში ბინების საბაზრო ღირებულება, რომელიც დედაქალაქის – **თბილისის** ფასებს არ ჩამოუვარდება.

ბათუმის განვითარების მდგრადობის მნიშვნელოვან ფაქტორად გვევლინება მისთვის დამახასიათებელი ქალაქური კულტურის მაღალი დონე, რის საფუძველი ამ ქალაქის ჩამოყალიბებისა და განვითარების პირობებში უნდა ვეძიოთ. **ბათუმისთვის**, ისევე როგორც ყველა სხვა ღირსეული ქალაქისთვის, დამახასიათებელია ქალაქური კულტურის ისეთი იმანენტური თვისებები, როგორიცაა ეთნიკური და კონფესიური მრავალფეროვნება, ტოლერანტულობა, მოსახლეობის სოციალურ-პროფესიული სტრუქტურის განვითარებულობა, ტურისტების მიღების ტრადიცია, ქალაქის გარემოსაგან არა გაუცხოება, არამედ მისი გათავისება, ქალაქური პატრიოტიზმი. ეს სწორედ ის ურბანული გარემოა, რომელიც მომავალშიც უზრუნველყოფს ქ. **ბათუმის** განვითარების მდგრადობას, მოქნილობას ნებისმიერი სცენარის განხორციელების შემთხვევაში.

ზემოხსენებულიდან გამომდინარე, ქ. **ბათუმის** ურბანული განვითარების ზოგადი პროგნოზი მოიაზრება შემდეგი მიმართულებებით:

- ტურიზმი;
- საკონფერენციო, საფესტივალო თუ სხვა საზოგადოებრივი ღონისძიებები;
- სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური კვანძი;
- კულტურულ-საგანმანათლებლო ცენტრი;
- სოფლის მეურნეობის პროდუქციის გადამუშავება.

14. ქალაქის ტერიტორიის სარეკონსტრუქციო ადმინისტრაციული დაყოფა და საზღვრები

ქალაქის სტრუქტურულ-ტერიტორიულ ერთეულებად დაყოფა მჭიდრო კავშირშია თანამედროვე თვითმმართველობის ფილოსოფიასთან; კერძოდ, მის ისეთ ორგანულ ნიშანთვისებასთან, როგორცაა **სუბსიდიარობა**. როგორც ცნობილია, თვითმმართველობის თეორიაში **სუბსიდიარობა** მოიაზრება, როგორც მმართველობის ფუნქციების უფრო დაბალ დონეზე გადაცემა რაც შეიძლება ახლოს მოქალაქეებთან, რომლებსაც ძალუძთ ამ ფუნქციების მაქსიმალური ეფექტურობით განხორციელება.

სუბსიდიარობა – დემოკრატიული დეცენტრალიზაციის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი კომპონენტია; იგი რეალური თვითმმართველობის ქვაკუთხედს წარმოადგენს. მეორეს მხრივ, **სუბსიდიარობა** მოითხოვს საზოგადოების მზაობას, მოქალაქეობრივი თვითშეგნების გარკვეულ დონეს და ინიციატივას.

ქალაქის ტერიტორიის მმართველობის სტრუქტურული ერთეულების გამოყოფის თვალსაზრისით, მეთოდოლოგიურად მნიშვნელოვანია მთელი რიგი ფაქტორების გათვალისწინება. ამ ფაქტორებს შორის უმთავრესია:

- ტერიტორიის ოროგრაფია (რელიეფი, ჰიდროქსელი, ბუნებრივი მიჯნები);
- ისტორიულად ჩამოყალიბებული ტრადიცია (რომელიც ხშირად ურბანონიმიაში აისახება);
- ტერიტორიის ფართობი;
- საქალაქო ფუნქციები (სამოსახლო, სამრეწველო, ლოგისტიკური, რეკრეაციული და ა.შ.);
- მოსახლეობის რაოდენობა, სიმჭიდროვე და მისი თავისებურება (ეთნოკონფესიური, პროფესიული და სხვა ამგვარი);
- განაშენიანების ხასიათი, ურბანული ქსოვილის მორფოლოგია (კვარტალური, ნერტილოვანი, საკარმიდამო);
- კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტების კონცენტრაცია;
- საინჟინრო-ტექნიკური და სოციალურ-კულტურული ინფრასტრუქტურა (ქალაქგეგმარებითი მიკრორაიონირება, საინჟინრო ქსელების სისტემა და ა.შ.);
- მოსახლეობის ჩამოყალიბებული სოციალურ-ტერიტორიული გათავისებულებების ერთობის არსებობა (*natural community*, „უბანი“);
- მენტალური რუკები;
- პერსპექტიული განვითარების პირობები;
- ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის პოზიციები და სხვა.

ქალაქის ტერიტორიულ-სტრუქტურული ერთეულების გამოყოფა უნდა ეფუძნებოდეს სპეციალურ ურბანოლოგიურ კვლევას, რომელიც გაითვალისწინებს ზემოთ ჩამოთვლილ ფაქტორებს. კვლევის ამოსავალ პოზიციად მისაღებია სამუშაო ჰიპოთეზა, რომელიც ექსპერტთა ხედვის საფუძველზე ყალიბდება და მონმდება ემპირიული საკვლევ-საძიებო სამუშაოების ჩატარებისა და მიღებული მონაცემების მიზნობრივი ინტერპრეტაციისა და შეჯერების გზით.

ამ მიმართულებით, ქ. **ბათუმში** გადადგმულია პირველი ნაბიჯი – ქალაქი დაყოფილია 7 „დასახლების ადმინისტრაციად“. ეს ერთეულებია:

- „ძველი ბათუმის“ დასახლების ადმინისტრაცია;

- ხიმშიაშვილის დასახლების ადმინისტრაცია;
- აღმაშენებლის დასახლების ადმინისტრაცია;
- ჯავახიშვილის დასახლების ადმინისტრაცია;
- ბაგრატიონის დასახლების ადმინისტრაცია;
- „ბონი–გარადოკის“ დასახლების ადმინისტრაცია;
- თამარის დასახლების ადმინისტრაცია.

ნიშანდობლივია, რომ ამგვარი დაყოფა არ არის კოორდინირებული ქ. **ბათუმის** საკრებულოს მიერ დადგენილ „ძველი ბათუმის“ მინათსარგებლობის ზონის საზღვრებთან და არც წინამდებარე მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის პოზიციებთან. ეს კი იმას მიუთითებს, რომ მუშაობა ქ. **ბათუმის** ადმინისტრაციულ დაყოფაზე უნდა გაგრძელდეს ზემოთმოყვანილი მეთოდოლოგიური პოზიციების გათვალისწინებით.

15. ქალაქის სივრცითი წყობა, საზოგადოებრივი სივრცეები და ცენტრები

ქ. **ბათუმის** სივრცითი წყობა, იმთავითვე განპირობებული იყო, ერთის მხრივ, ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობებით (ზღვის სანაპირო, დაჭაობებული ტერიტორიები, მთები), ხოლო მეორე მხრივ – ნავთობის ტრანსპორტირება-გადამუშავებასთან დაკავშირებული მრეწველობის დომინირებულ, ქალაქ-წარმოქმნელ როლთან. ამ ორმა ფაქტორმა განაპირობა **ბათუმის** ურბანული სივრცის მკაფიო ფუნქციური ზონირება. ეს ზონირება თავის დროზე გამართლებული იყო ნავთობგადამამუშავებელი მრეწველობის ინტერესების პრიმატით. დღეს **ბათუმის** აღმოსავლეთის შემოსასვლელში სამრეწველო ზონის არსებობა ქალაქის სივრცითი წყობის დიდ ხარვეზად მოიაზრება.

ქალაქი ეტაპობრივად ვითარდებოდა **ბათუმის** ყურიდან დასავლეთის მიმართულებით; დაჭაობებული ტერიტორიების დაშრობის კვალდაკვალ შენდებოდა, ძირითადად, საცხოვრებელი კვარტალები და საზოგადოებრივი ნაგებობები. **ბათუმი** ის იშვიათი ქალაქია, რომელიც იმთავითვე, XIX საუკუნის 80-ანი წლებიდან, ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციის საფუძველზე ვითარდებოდა, რამაც მისი სივრცითი წყობის თავისებურება განაპირობა. ამ წყობის ჩონჩხს მართკუთხა კონფიგურაციის კვარტალების ბადე წარმოადგენს, რომელსაც ხორცი შეასხა პერიმეტრულმა განაშენიანებამ. ეს ქალაქის ის ნაწილია, რომელიც დღეს „ძველი ბათუმის“ სტატუსს ატარებს და დაცულია სახელმწიფოს მიერ.

შედარებით მცირე ზომის კვარტალების მეშვეობით ქალაქის განაშენიანებამ განაპირობა ქ. **ბათუმის** სივრცითი წყობის ისეთი თავისებურება, როგორცაა საქალაქო მოედნების, როგორც საზოგადოებრივი ცხოვრების მაორგანიზებელი სივრცის, ფაქტობრივად არარსებობა. აქედან გამომდინარე, ქ. **ბათუმის** საერთო-საქალაქო ცენტრი არა რომელიმე მოედნის გარშემოა ჩამოყალიბებული, არამედ ის დისპერსულ, ქალაქის სივრცეში გაშლილ, სივრცით-კომპოზიციურ ერთიანობას მოკლებულ სისტემას წარმოადგენს. ცენტრი **ბათუმში** უფრო საკმაოდ ვრცელი ზონაა, ვიდრე კონკრეტული ქუჩა ან მოედანი.

ქ. **ბათუმში** ცენტრალური, საზოგადოებრივი ფუნქციების ნაკლები კონცენტრირება ურბანული ქსოვილის რომელიმე კონკრეტულ მონაკვეთში სრულად კომპენსირდება ზღვისპირა ბულვარის განსაკუთრებული მნიშვნელობით და მიმზიდველობით. ზღვისპირა ქალაქებისთვის ზოგადად დამახასიათებელი ეს თვისება **ბათუმში** თავის მწვერვალს აღწევს. ეს ის საზოგადოებრივი სივრცეა, რომელიც დიდწილად განსაზღვრავს **ბათუმის**, როგორც ტურისტული ცენტრის, ხიბლს. **ბათუმის** ბულვარის, როგორც მეტად ინტენსიური საზოგადოებრივი სივრცის, არსებობა გარკვეულწილად ახდენს **ბათუმის** პლაჟის შედარებით ნაკლები კომფორტულობის კომპენსირებას ზღვის პირას დასვენების ადგილის შერჩევის დროს. ეს გარემოება განსაკუთრებით აქტუალურია ახალგაზრდობაში, რომელთათვის ზაფხულის დასვენება წარმოუდგენელია ჩამოყალიბებული თუ ახლადშექმნილი სოციალური ქსელებისაგან იზოლირებულად.

ამდენად, ქ. **ბათუმის** სივრცეში, საზოგადოებრივი სივრცეების როლს წარმატებით ართმევს თავს ანთროპომორფული მასშტაბის ქუჩები და მრავალფუნქციური ზღვისპირა ბულვარი. სწორედ ამიტომ, ბულვარის გაგრძელება სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით ქალაქის ორგანული განვითარების მთავარ ფუნქციურ-გეგმარებით ღერძად მოიაზრება.

16. ურბანული განვითარების ტენდენციები, პრობლემები და კონფლიქტური სიტუაციები

ბოლო ორი ათეული წლის განმავლობაში საქართველოში მომხდარმა რადიკალურმა პოლიტიკურმა და სოციალურ-ეკონომიკურმა ცვლილებებმა არსებითი გავლენა მოახდინა ქ. ბათუმის ურბანული განვითარების ტენდენციებზე. ახლებურმა გამოწვევებმა წარმოშვა ახალი პრობლემები და ჩამოაყალიბა ახალი კონფლიქტური სიტუაციები ქალაქის ფუნქციურ-გეგმარებით ევოლუციაში, უძრავი ქონებისა და მინათსარგებლობის სფეროში.

ამ თვალსაზრისით, უწინარესად, აღსანიშნავია **საბჭოთა კავშირის** ერთიან სამეურნეო-ეკონომიკურ სისტემაში ჩართული მრეწველობის ობიექტების კვდომა; რაც, მინათსარგებლობის თვალსაზრისით, მეტად ფასეული ტერიტორიების ქალაქგეგმარებითი კონვერსიის საშუალებას იძლევა. იგივე ითქმის სამხედრო ობიექტებზე – როგორც ქ. ბათუმში, ისე მის შემოგარენში.

სამაგიეროდ, **სარფის** საბაჟოს გახსნის შემდეგ, მნიშვნელოვნად გაიზარდა ქ. ბათუმის, როგორც ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვებისა და ლოგისტიკის კვანძის როლი, რაც ურბანული სივრცეების სპეციალიზაციას მოითხოვს. ამ მხრივ გადასაწყვეტია მძლავრი სატრანსპორტო საავტომობილო ნაკადის ქალაქში გატარების პრობლემა, რაც, უკიდურესი ტერიტორიული დეფიციტის პირობებში, არაორდინარულ გადაწყვეტას მოითხოვს.

არანაკლებ პრობლემატურია ქ. ბათუმის ადმინისტრაციული საზღვრების ფარგლებში სარკინიგზო მეურნეობის მდგომარეობა და განვითარების პერსპექტივები. გადაუწყვეტელი ხდება სამგზავრო სარკინიგზო სადგურის ლოკალიზება, რომელიც ამჟამად ამ საზღვრების ფარგლებს გარეთ, სოფ. **მახინჯაურში** მდებარეობს. ეს სიტუაცია, გარე ტრანსპორტის ფუნქციურ-გეგმარებითი თვალსაზრისით, კომპლექსურ, კოოპერირებულ გადაწყვეტას საჭიროებს, ქალაქის გეგმარებით სტრუქტურაში სათანადო ადგილის შერჩევით, შესაძლებლობისდაგვარად, საზღვაო სამგზავრო პორტთან სიახლოვეს.

მეტად პრობლემატურია არასასურველი გეომორფოდინამიკური პროცესების განვითარება, რაც, უწინარესად, გამოიხატება **ბათუმის** სანაპიროს, პლაჟის ზონის წარეცხვაში. ეს პროცესი ექსტერიტორიული ხასიათისაა, რადგან მისი წარმოშობის მიზეზი არის **თურქეთის** რესპუბლიკის ტერიტორიაზე, მდ. **ჭოროხზე ბათუმის** სანაპიროს მკვებავი მყარი ნატანის გადაძვეტი ჰიდროელექტროსადგურების კასკადის მშენებლობა.

თვით **ბათუმის** ტერიტორიაზე ჰიდროგეოლოგიური ვითარება არ არის ხელსაყრელი მინისქვესა მშენებლობისთვის და მოითხოვს სპეციალურ ტექნოლოგიებს, რაც აძვირებს შენობა-ნაგებობების სახარჯთაღრიცხვო ღირებულებას და ახანგრძლივებს მშენებლობის პროცესს.

ქ. ბათუმის ნოტიო კლიმატისა და წვიმების ხანგრძლივი სეზონის პირობებში, ნაკლებად გამოიყენება პროექტირებისა და მშენებლობის სპეციალური ტექნოლოგიები და მასალები, რაც მოსახლეობას აიძულებს სინოტივეს ებრძოლოს ლოკალურად, ნაკლებად ეფექტური, პრიმიტიული ხერხებით.

ათწლეულების განმავლობაში ქ. ბათუმის დაუძლეველ პრობლემად რჩებოდა ქალაქის წყალმომარაგებისა და სამეურნეო-ფეკალური კანალიზაციის პრობლემა. წყალსადენის ქსელი, ძირითადად, ამორტიზებულია; გამწმენდი ნაგებობა სოფ. **ადლიაში** გაპარტახებულია. ამჟამად, გერმანული მხარის ფინანსური ხელშეწყობით, იწყება ქ. ბათუმის წყალსადენ-კანალიზაციის სრული რეაბილიტაციის სამუშაოები. გათვალისწინებულია ამ პროექტის დასრულება 2012 წლისათვის. მისი რეალიზაცია ხელს შეუწყობს არა მარტო სასმელი წყლის მიწოდების უწყვეტობის

და ხარისხის გაუმჯობესებას, არამედ გააუმჯობესებს ზღვის წყლის მდგომარეობასაც, რაც გაზრდის **ბათუმის** კონკურენტუნარიანობას რეგიონის სხვა საზღვაო კურორტების მიმართ.

ქ. **ბათუმის** სანაპიროს ეკოლოგიურ მდგომარეობაზე გავლენას ახდენს მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების პოლიგონზე შექმნილი ვითარება, რომელიც არ პასუხობს ტექნოლოგიურ რეგლამენტებს თუ სანიტარულ ნორმებს. ამ ვითარებას ამძაფრებს პოლიგონის შემომზღუდავი, მდ. **ჭოროხის** გასწვრივ არსებული საყრდენი კედლის მდგომარეობა, რომელიც დასრულებას საჭიროებს.

ქ. **ბათუმის** მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის დამუშავებამდე პრობლემატურად რჩებოდა ქალაქის ადმინისტრაციული საზღვრების საკითხი. საქმე ისაა, რომ ქ. **ბათუმის** განვითარებული ურბანული ორგანიზმის ადეკვატური ფუნქციონირებისთვის აუცილებელი ობიექტების რიგი ქალაქის საზღვრებს გარეთ რჩებოდა – **ბათუმ-გორას** სარეკრეაციო ზონა, ქალაქის უმსხვილესი სასაფლაო, აეროპორტი, კანალიზაციის გამწმენდი ნაგებობა, მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების პოლიგონი და სხვა. ქალაქის ადმინისტრაციული საზღვრების კორექტირება ხელს შეუწყობს ამ კონფლიქტური სიტუაციების მონესრიგებას.

ბათუმის რანგის ქალაქისათვის დიდ პრობლემად უნდა ჩაითვალოს მძლავრი სპორტული ბირთვის არარსებობა. **ბათუმის** „დინამოს“ სტადიონის გაუქმებას წინ არ უძღვოდა ადეკვატური სპორტული არენას მშენებლობა. საუკეთესო გადაწყვეტა იქნებოდა სოფ. **ანგისაში** არსებული საფეხბურთო მოედნის რეკონსტრუქცია თანამედროვე სტანდარტებისა და მოთხოვნების გათვალისწინებით და სანაპირო ზონაში მრავალპროფილური სპორტული ცენტრის მშენებლობა ოლიმპიური სარბენი ბილიკითა და ოლიმპიური აუზით – სპორტის საწყალოსნო სახეობათა განვითარების მიზნით. ცალკე პრობლემად რჩება ქ. **ბათუმში** იახტ-კლუბის მშენებლობა; **ბათუმის** მიმდებარე აკვატორიაში იალქნებიანი ნაგებობის არარსებობა მეტად უარყოფითად მოქმედებს ქალაქის ბრენდსა და მის „ზღვის ფასადზე“.

ქ. **ბათუმის** განვითარების ზოგადი პროგნოზის შემუშავებას ხელს უწყობს ისეთი გავრცელებული მეთოდოლოგიური ხერხის გამოყენება, როგორცაა საექსპერტო შეფასების საფუძველზე შედგენილი ქალაქის ძლიერი თუ სუსტი მხარეებისა და შესაძლებლობებისა თუ საფრთხეების გამოვლენა, ე.წ. „SWOT-ანალიზი“, რომელიც ქვემოთაა მოყვანილი.

ქ. ბათუმის ურბანული განვითარების SWOT-ანალიზი

დადებითი მხარეები და შესაძლებლობები	უარყოფითი მხარეები და საფრთხეები
1. საკურორტო რესურსები.	1. წყალსადენ-კანალიზაციის სისტემის მძიმე მდგომარეობა.
2. ქალაქ-კურორტის სტატუსი.	2. სასმელი წყლის დაბალი ხარისხი.
3. ტურისტული ინფრასტრუქტურა.	3. ზღვის წყლის მძიმე ეკოლოგიური მდგომარეობა
4. ურბანული კულტურის ტრადიციები.	4. ატმოსფერული ნალექების მოცილების ხარვეზები.
5. ინტენსიური კულტურული ცხოვრება.	5. მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების მართვის ხარვეზები.
6. მულტიმოდალური სამგზავრო და სატვირთო სატრანსპორტო კვანძი.	6. ჩამდინარე წყლების გაუნმენდაობა.
7. მაღალი პოტენციალის ლოგისტიკური კვანძი	7. არაკომფორტული პლაჟები.
8. აჭარის საკურორტო-სარეკრეაციო ზონაში ცენტრალური მდებარეობა.	8. აეროპორტის შეზღუდული გეოგრაფიული პირობები.
9. ზღვისპირეთისა და მთის საკურორტო რესურსების შეხამება.	9. სუსტი საზღვაო სამგზავრო კავშირები, საკრუიზო ტურების არარსებობა.

- | | |
|--|--|
| 10. დაცული ტერიტორიების სიახლოვე. | 10. სახიფათო გეომორფოდინამიკური პროცესები (სანაპიროს მონაკვეთების წარეცხვა, მყარი ნატანის სახიფათო აკუმულირება). |
| 11. ექსკურსიების მონყობის კარგი შესაძლებლობები (მთის ზონაში, თურქეთში და ა.შ.). | 11. კანალიზაციის ქსელით მთელი ქალაქის დაუფარაობა. |
| 12. სოციალურ-პროფესიული პოტენციალი – ტექნიკური ინტელიგენციის ჩათვლით | 12. გარე ტრანსპორტის ობიექტების გაფანტულობა. |
| 13. მულტიკულტურულობა. | 13. სუბიექტურად ხანმოკლე ტურისტული სეზონი. |
| 14. ტურისტების მიღების ტრადიციები. | 14. ჭარბი ტენიანობა და ატმოსფერული ნალექები. |
| 15. საბინაო და სასტუმრო მშენებლობის ბუმი. | 15. მზარდი კონკურენცია საქართველოს და სხვა ქვეყნების საზღვაო კურორტების მხრიდან. |
| 16. მსხვილმასშტაბური საერთაშორისო პროექტებსა და პროგრამებში ჩართულობა (წყალმომარაგება, კანალიზაცია და ა.შ.). | 16. საექსკურსიო საქმის განუვითარებულობა. |
| 17. „ძველი ბათუმის“ საკანონმდებლო და პრაქტიკული დაცულობა. | 17. საერთაშორისო მნიშვნელობის სატვირთო-საავტომობილო ნაკადის ქალაქზე გავლა. |
| 18. ქალაქის ანთროპომორფული მასშტაბი. | 18. ადმინისტრაციული საზღვრების მოუწესრიგებლობა |
| 19. კეთილმონყობისა და გამწვანების მაღალი დონე. | 19. არახელსაყრელი საინჟინრო-გეოლოგიური პირობები |
| 20. გამართული რეგიონული სატრანსპორტო კავშირები.. | 20. დრენაჟის ბუნებრივი სისტემის მოშლა (ტბების მეშვეობით). |
| 21. ოჯახური ტურიზმის შესაძ-ლებლობები. | 21. ქალაქ-კურორტის დებულების არარსებობა |
| 22. საკონფერენციო ტურიზმის განვითარებულობა. | 22. ურბანული განვითარების მონი-ტორინგის სისტემის არარსებობა (ურბანული ინდიკატორები, ად-გილობრივი ურბანული ობსერვატორია). |
| 23. ბათუმის აეროპორტის ჩართულობა საერთაშორისო ქსელში. | 23. სასმელი წყლის მიწოდების ტექნიკური ხარვეზები. |
| 24. ტერიტორიული განვითარების რესურსები. | 24. არასრული გაზიფიცირება. |
| 25. უძრავი ქონების ბაზრის დინამიკა. | 25. ურბანონიმიის ხშირი ცვლა, ისტორიული ტოპონომიის უგულვებლყოფა. |
| 26. საინვესტიციო მიმზიდველობა. | 26. „ძველ ბათუმში“ მოსახლეობის დიდი სიმჭიდროვე. |
| 27. ბათუმის არქიტექტურული ბრენდის შექმნის პერსპექტივა. | 27. სოციალური საცხოვრისის არარსებობა. |
| 28. სანაპირო-სარეკრეაციო ზონის განვითარება. | 28. შეზღუდული შესაძლებლობის პირთათვის არამეგობრული გარემო. |
| 29. ყოფილი სამრეწველო და სამხედრო ზონების ქალაქგეგმარებითი კონვერსია. | 29. თანამედროვე სპორტული ბირთვის არარსებობა, საფეხბურთო სტადიონის ჩათვლით. |
| 30. შედარებით დადებითი დემოგრაფი-ული ტენდენციები. | 30. სამგზავრო სარკინიგზო სადგურის მოუხერხებელი მდებარეობა. |
| 31. ეკონომიკური ზრდა. | 31. ქალაქის „ზღვის ფასადის“ დუნე, ნაკლებად მეტყველი ხასიათი. |
| 32. საჰაერო აუზის კარგი მდგომარეობა. | 32. ქალაქის გეგმარებითი სტრუქტურის ზოლმიწიანობა („череспосица“). |

- | | |
|---|--|
| <p>33. მრავალბინიანი სახლების მენეჯმენტის თანამედროვე სისტემა (ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობებისა და მათი ასოციაციის არსებობა).</p> <p>34. ბინათმესაკუთრეთა ამხანაგობების ხელშეწყობის მუნიციპალური პროგრამა.</p> <p>35. ისტორიისა და კულტურის ძეგლების აღრიცხულობა.</p> <p>36. ურბანული განვითარების დინამიკური ხასიათი.</p> <p>37. ქალაქმშენებლობითი და ძეგლთა-დაცვითი დოკუმენტაციით უზრუნველყოფა.</p> <p>38. მაღალი სოციოკულტურული პოტენციალი.</p> <p>39. ქალაქმშენებლობითი დისციპლინის ღრმა ისტორიული ტრადიციები.</p> | <p>33. ახალმშენებლობების უსისტემო ხასიათი. ქალაქგანვითარების სფეროში</p> <p>34. კანონქვემდებარე მუნიციპალური ნორმატიული აქტების ერთიანი სისტემის არარსებობა</p> <p>35. ქალაქური კულტურის მატარებელი მკვიდრი ქალაქელების შენაცვლება სოფლის მიგრანტებით</p> <p>36. ევროპის მოედანზე ურბანული ქსოვილის მორღვევა</p> <p>37. მცირე ტბის (სირაზის ტბის) ნაგავსაყრელად გადაქცევა</p> <p>38. ქალაქურ გარემოში ქანდაკებების გაუაზრებელი, შემთხვევითი განთავსება</p> <p>39. ეკონომიკური მიგრაციის შედეგად ტექნიკოსთა და ხელოსანთა დეფიციტი და კვალიფიკაციის დაცემა</p> |
|---|--|

17. ქ. ბათუმის განვითარების ქალაქგეგმარებითი წინადადება, ეტაპები და რიგითობა

განხორციელების ეტაპები და რიგითობა

I ეტაპის სამუშაოები

I რიგის (გადაუდებელი) ქალაქგეგმარებითი ღონისძიებები

- ქალაქის ადმინისტრაციული საძღვრების ცვლილება (ბათუმ-გორასი, ძველი სასაფლაოსი, ყოფილი მეფრინველეობის ფერმის, ყოფილი გემთსაშენებელი ქარხნის, ანგისას სპორტული კომპლექსის, ხელვაჩაურის რაიონის ნაწილის, აეროპორტის, ნაგავსაყრელის, გამწმენდი ნაგებობების და სხვ. ქალაქის საზღვრებში მოქცევა).
- ქალაქის კანალიზაციის სისტემის მონესრიგება და განვითარება (საყოფაცხოვრებო და სანიაღვრეს გაყოფა, ზღვაში გრძელი ხორთუმების ჩაშვება, გამწმენდი ნაგებობების მონესრიგება და შემდგომში სხვაგან გადატანა, ქალაქის ტერიტორიის ქსელით სრული დაფარვა).
- ნაგავსაყრელის ტერიტორიის მონესრიგება (საყრდენი კედლის დასრულება, სანიტარული დაცვის ზონის დადგენა, შემდგომში სხვა ტერიტორიაზე გადატანა).
- ჟილინსკის და სხვა სადრენაჟო არხების განმწმენდა-რეაბილიტაცია.
- პლაჟის, ბულვარის და ხიმშიაშვილის ქუჩის გაგრძელება ყოფილი მეფრინველეობის ფერმის ტერიტორიამდე.
- ახალი სასაფლაოსათვის ტეროტორიის მოძიება.
- ნაპირდაცვითი სამუშაოების ჩატარება, პლაჟის ზოლის ზრდა-გამაგრება.
- რკინიგზის სამანევრო ხაზის ქალაქის ცენტრიდან გადატანა.
- ჭავჭავაძის და ტბელ აბუსერიძის ქუჩის გაფართოვება.
- ახალი სატვირთო-ტრანზიტული მაგისტრალის მონყობა ბაგრატიონის, მთისძირის და ერისთავის ქუჩების გავლით.
- ინტეგრირებული სატრანსპორტო ცენტრის ფორმირება (პორტი, რკინიგზის და ავტოსადგური).
- ახალი მაღლივი მშენებლობის კომპოზიციურ ერთიანობაში მოყვანა, ქალაქის ახალი სივრცითი ნყოფის სისტემური ხედვის დამუშავება.

II ეტაპის სამუშაოები

II რიგის ქალაქგეგმარებითი ღონისძიებები

- “ვარსკვლავის” მოედნის სივრცითი მონყობა.
- ანგისას სპორტ-ზონის სივრცითი მონყობა.
- ბათუმ-გორას სარეკრეაციო კომპლექსის განვითარება.

4. ახალი ადმინისტრაციული მიკროზონის განვითარება.
5. ყოფილი მეფრინველეობის ფერმის ტერიტორიაზე ახალი სპორტულ-სარეკრეაციო ცენტრის შექმნა.
6. ყოფილი გემთსაშენებელი ქარხნის ტერიტორიაზე ახალი მეგამარკეტის დიდი ავტოსადგომებით მოწყობა.
7. ყოფილი სამხედრო ნაწილის ტერიტორიაზე ბავშვთა სარეკრეაციო-დასასვენებელი ცენტრის მოწყობა.
8. საქმიანი ცენტრის “სიტის” სივრცითი ორგანიზაცია
9. ახალი ადგილობრივი ავტოსადგურის (ზემო აჭარა — ბათუმი) და სასურსათო ბაზრის ტერიტორიების ჩამოყალიბება.

III რიგის ქალაქგეგმარებითი ამოცანები

1. აეროპორტის გადატანა და დაცვითი ზონის დადგენა.
2. მდ. ჭოროხის კალაპოტში მოქცევა, ნაპირების რეკულტივაცია, ინერტული მასალის გამოყენება.
3. ახალი შემოვლითი ავტოტრასის დაგეგმვა და მშენებლობა.
4. სარკინიგზო მაგისტრალის გაგრძელება თურქეთში გასვლით.
5. “ზრუშჩევკების” და სხვა ამორტფირებული მრავალბინიანი საცხოვრებელი ფონდის დემონტაჟი, ახალი კომპლექსების აგება.
6. ისტორიული ზონის არქიტექტურულ მხატვრული რეაბილიტაცია.
7. მცირე მდინარეების (მეჯინასწყალი, ბარცხანა, ყოროლსწყალი) ნაპირების რეკულტივაცია, სარეკრეაციო სისტემაში ჩართვა (მდინარისპირა პლაჟების მოწყობა).
8. გამონთავისუფლებული ყოფილი სამრეწველო-სასაწყობო ტერიტორიების ათვისება.

IV. შეუსაბამო ობიექტები

1. ისტორიულ ცენტრში 5 14 სართულიანი კორპუსის დემონტაჟი.
2. ქალაქის შემოსასვლელში 9 სართულიანი კორპუსის დემონტაჟი.
3. ისტორიულ ნაწილში 10 შეუსაბამო შენობის დემონტაჟი.
4. ნავთობ-ტერმინალის ტერიტორიებს შორის მოქცეული საცხოვრებელი ზონის გადატანა.
5. დაუმთავრებელი რკინიგზის სადგურის შენობის დემონტაჟი ან ადაპტაცია.
6. ყოფილი ციტრუსების ფაბრიკის კონვერსია.
7. ზოოპარკის ახალ ტეროტორიაზე გადატანა.
8. მდ. ყოროლისწალის და მდ. ბარცხანას სანაპიროდან სამრეწველო ზონის დაშორება.

დანართი 10-1

ქალაქ ბათუმის საჯარო სკოლების მონაცემები

№	სკოლის დასახელება	მისამართი	ხელმძღვანელი, ტელეფონის ნომერი
1	№1 საჯარო სკოლა	დიმიტრი თავდადებულის ქუჩა №49	ასმათ დიასამიძე 3 35 23; 899 51 89 66
2	№2 საჯარო სკოლა	ჯინჭარაძის ქუჩა №19	მარიზა აბაშიძე 893 30 21 52; 7 73 05; 7 54 46
3	№3 საჯარო სკოლა	ფარნავაზ მეფისქუჩა №25	იანა ჩადუნელი 7 59 98; 899 33 93 73
4	№4 საჯარო სკოლა	პუშკინის ქუჩა №63	ზოია სტურუა 2 79 32; 893 65 52 28
5	№5 საჯარო სკოლა	მაიაკოვსკის ქუჩა №56	გენო გოგიბერიძე 5 44 91; 893 30 25 50
6	№6 საჯარო სკოლა	რუსთაველის ქუჩა № 30	ანა ახალაძე 7 50 42; 899 24 72 74
7	№7 საჯარო სკოლა	ჰ. აბაშიძის ქუჩა №30	მანანა ტარიელაძე 3 26 33; 893 60 79 60
8	№8 საჯარო სკოლა	გრიბოედოვის ქუჩა №35	გივი ხალვაში 3 10 37; 893 97 52 55
9	№9 საჯარო სკოლა	ტაბიძის ქუჩა №13	ნუგზარ სურმანიძე; 893 45 95 48
10	№10 საჯარო სკოლა	ბაგრატიონის ქუჩა №121	მეგი ბობოყვაძე 7 16 91; 893 93 87 66
11	№11 საჯარო სკოლა	წერეთლის ქუჩა №42	მანანა მიქელაძე 2 37 24; 7 69 64; 899 79 79 60
12	№12 საჯარო სკოლა	ჯავახიშვილის ქუჩა №66	ნანა ჭკადუა 3 23 94 893 61 08 72
13	№13 საჯარო სკოლა	მთისძირის ქუჩა № 43	გულიკო ჯიჯავაძე 893 18 04 80
14	№14 საჯარო სკოლა	ინასარიძის ქუჩა №15	თემურ სირაბიძე 3 38 84 893 67 71 11
15	№15 საჯარო სკოლა	ვახტანგ გარგასალის ქუჩა №160	გოჩა დავითაძე 7 15 94; 893 32 37 50
16	№16 საჯარო სკოლა	მაიაკოვსკის ქუჩა №3	თამთა კვარაცხელია 3 30 27; 877 76 48 34
17	№17 საჯარო სკოლა	ნონეშვილის ქუჩა №1/5	ირინე ვადაჭკორია 5 39 84; 893 21 51 88
18	№18 საჯარო სკოლა	თამარ მეფის დასახ. გრიშაშვილის ქუჩა № 3	5 26 11
19	№19 საჯარო სკოლა	ფიროსმანის ქუჩა №5	ზურაბ ზაქარაძე 3 20 51; 877 55 75 44
20	№20 საჯარო სკოლა	მელიქიშვილის ქუჩა №125	ეთერ საბაში 2 67 37; 895 29 65 75
21	№21 საჯარო სკოლა	სოფ. სალიბაური	სერგო ხოზრევანიძე 5 34 00; 899 51 61 45

დანართი 10-2**ქალაქ ბათუმში არსებული სპორტული მოედნების ნუსხა**

1. ჯავახიშვილის ქ. №47
2. ლერმონტოვის ქ. №107
3. ჯავახიშვილის ქუჩის სკვერში
4. ინასარიძისა და კობალაძის ქუჩების კვეთა
5. შავშეთისა და ერისთავის ქუჩების კვეთა
6. გოგებაშვილის ქუჩაზე
7. ჭავჭავაძის ქ. №78/88
8. ერას ქ. №36
9. ერას ქ. №44
10. აღმაშენებლის ქ. №28
11. ტაბიძის ქ. ელექტრო მექანიკური ქარხნის საერთო საცხოვრებლის წინ.
12. ტაბიძის ქ. №31
13. თამარის დასახლება სახლი №10
14. სვიშვესკის ქუჩა
15. ქათამაძის ქ. №42
16. სერგი მესხის ქუჩა (სტალინის პარკი)
17. სულაბერიძისა და ქობულეთის კვეთა
18. სულაბერიძისა და შავშეთის ქუჩების კვეთა
19. ბესიკისა და დემეტრე თავდადებულის კვეთა
20. ჯავახიშვილის
21. ტბელ აბუსერისძის ქ. №21ა/22ბ
22. ტბელ აბუსერისძის ქუჩა
23. ლერმონტოვის ქ.
24. თამარის გზატკეცილი №5.7.9
25. მელიქიშვილის ქ. №110
26. ხიმშიაშვილის ქ. №13
27. ხიმშიაშვილის ქ. №27
28. ნესიკისა და 26 მაისის ქუჩების კვეთა
29. ერას ქ. №54/62
30. ოძელაშვილისა და ბაგრატიონის კვეთა
31. ნონეშვილის ქ. №58
32. კოსტავას ქ №18
33. გუდიაშვილის ქ №18/20
34. აღმაშენებლის ქ №19ა
35. 26 მაისის ქ №13
36. გიორგი ბრწყინვალეს ქ №52-54
37. გიორგი ბრწყინვალეს ქ №35-47
38. თამარის დასახლების სახლი №14
39. თამარის დასახლების სახლი №26
40. თამარის დასახლების სახლი №44 დივიზიონი
41. კაზინეცის ქ №11
42. ჯავახიშვილის ქ №76
43. პუშკინის ქ №150
44. ინასარიძის ქ. (გ, ასლან აბაშიძის ქ. №15)

- 45. აღმაშენებლის ქ №12-№14
- 46. ლეონიძისა და ტაბიძის ქუჩების კვეთა
- 47. რურუას ქ №11
- 48. ჯავახიშვილის ქ №4
- 49. ლეონიძის ქ №8
- 50. თამარის გამზირი №3
- 51. თამარის დასახლების ბენზეს ცენტრი №23
- 52. 26 მაისის ქ №56

სპორტული მოედნების შესაძლო ადგილების ნუსხა

- 1. ტბელ აბუსერისძის ქ. №33-35
- 2. ტბელ აბუსერისძის ქ. №28
- 3. ლერმონტოვის ქ. №70
- 4. კანდელაკის ქ.

დანართი 10-3

არსებული ბავშვთა გასართობი მოედნები (საქანელები)

1. თავისუფლების მოედანთან
2. ბარბარეს ეკლესიასთან
3. ჭადრაკის სასახლესთან
4. თამარის გზატკეცილზე 12 სართულიან სახლებთან
5. თამარის დასახლების №10 სახლთან
6. თამარის გზატკეცილზე კულტურის სახლის მოპირდაპირედ
7. სერგი მესხის ქუჩის სკვერში
8. შაფათავას შესახვევი
9. დემეტრე თავდადებულისა და პუშკინის ქუჩების კვეთა
10. ბარათაშვილის სკვერში
11. პიონერთა პარკში
12. ერას ქუჩაზე
13. გრიბოედოვის ქუჩა
14. ჯავახიშვილის ქუჩა –სკვერში
15. პუშკინისა და გრიბოედოვის ქუჩების კვეთა
16. მელიქიშვილისა და ლადო ასათიანის კვეთა
17. ჯავახიშვილის ქ. №72
18. ლეონიძის ქუჩა
19. ინაძსარიძის ქუჩა
20. ხიმშიაშვილის ქუჩა
21. ხიმშიაშვილის ქუჩა სანაპირო ზოლში.

დანართი 10-4

სასტუმროები

ბათუმი							
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	ნომრის რაოდენობა	სულ ადგილები	მისამართი	ტელეფონი	ვებ-გვერდი
1	„ინტურისტ პალასი“	ლევან თურმანიძე	146	300	ნინოშვილის № 11	7-55-25 7-46-00, 3-21-23	http://www.intouristpalace.com
2	„მარინა“	თეიმურაზ ლომთათიძე	44	84	შ. ხიმშიაშვილის № 10	899136565, +995 222 7-64-00	
3	„მერკური“	ნიკა ნასარაია	33	78	ჭავჭავაძის № 12	3-14-01. 3-14-02. 314-03.	
4	„ალიკ“	ალიკ ინწკირველი	52	91	მ.აბაშიძის №12	7-58-02 7-58-03 877900404	-
5	„ლ-ბაკური“	ამირან ბაკურიძე	34	61	ჭავჭავაძის № 121	3-13-10, 7-69-23, 893402844	
6	„ბონი“	ირაკლი არძენაძე	41	60	მაიაკოვსკის № 4	7-48-20	
7	„ბესო“	ზია დიასამიძე	30	60	ზ.ბერიძის შეს. № 15	7-66-69	
8	„ბათუმი-2000“	მინდია იაკობიძე	28	47	მაიაკოვსკის №15	7-25-68	
9	„ვიქტორია“	ტარიელ მამალაძე	15	36	პ. აბაშიძის ქ. №49	3-39-57 893 09 74.	
10	„მარი“	გურამ აბულაძე	14	36	ლენინის ქ. №8	7-06-92	
11	„მასპინძელი“	შპს. ომარ დუმბაძე	14	34	პ.აბაშიძის ქ.№49		
12	„მარანი“	ვაჟა დავითაძე	14	31	გიორგი ბრწყინვალის № 24	3-25-06 899 182338 899182340	http://www.hotelmirani.ge
13	„აფსაროსი“	მემედ სესე	10	30	ჭავჭავაძის 95	3-38-91	
14	„დავითი“	მალხაზ მამუჭაძე	12	30	ბარათაშვილის № 33	7-17-18 7-65-32	
15	„ადელი“	ლევანი ადეიშვილი	13	26	შ. ხიმშიაშვილის ქ. №7	893-355033 877 468855	
16	„წერეთელი“	მემედ წერეთელი	12	24	ერას № 33	7-66-84 75873 76684	
17	„რიცა“	ამირან შარაძე	10	21	ზვ. გამსახურდიას №16	7 32 92	
18	„ამირანი“	ნინო ნაკაშიძე	8	20	მაზნიაშვილის № 3	7-55-15 855597469 75515	http://hotelmirani.ge
19	„ლაით-ჰაუზი“	ინგა პატარაია	10	20	ყაზბეგის ქ. №4	3-36-10 3-39-17 899-40-82-35	
20	„პირამიდა“	არმაზიკ დანელიან	10	20	ვაჟა ფშაველას № 39	32204, 893-73-29-23	
21	„რჩეული ვილა“	მაია რჩეულიშვილი	10	20	ჟორდანიას ქ. №31	7-07-07, 3-31-20	
22	„ლუქსი“	ნუგზარი გორგილაძე	10	20	ერას №29	7-66-89	
23	„ბაკური“	გურამ ცეცხლაძე	12	19	წერეთლის №38	7-64-63, 7-47-88	http://hotelbakuri.ge
24	„დუტა“	თემურ კახიძე	8	18	ფიროსმანის № 15-ა	899-51-76-76	
25	„ოსკარი“	ინგა კეშელავა	9	17	გორგასლის № 6	7-62-67	
26	„ილიკო“	თამაზ ზოიძე	10	20	კ. გამსახურდიას № 42	7-38-92, 899101354	
27	„ლავრო“	რეზო კონცელიძე	6	16	პუშკინის № 29	877-46-51-67	

28	„ელადა“	ვასილი ტაქსიდი	9	17	პუშკინის № 29	899-71-58-62	
29	„ლოლი“	ნანული ბერიძე	7	14	პუშკინის № 29	3 32 16.855 32 11 03.	
30	„მეტროპოლი“	თეგეზ პატარაია	6	13	ნ. იმნაძის №7	7-37-94 899 161815	
31	„ლოტოსი“	ნუგზარ შარვაშიძე	6	12	ქუთაისის № 23	7-69-70 899 252880	
32	„ზედაზენი“	ნაზი პაპავა	9	13	ასათიანის №37	893-45-34-76	
33	„სალომე“	მადონა ზაქარაძე	8	11	ქუთაისის № 30	3-39-16, 895 385943 75515	
34	„გ-ბაკური“	მურმან ცეცხლაძე	10	11	ი.აბაშიძის ჩიხი №4	7-47-88	
35	„აჭარა“	გივი დარჩიძე	4	10	ლერმონტოვის № 1	7-23-68, 893 732923	
36	„ვოიაჟი“	ლორთქიფანიძე	5	10	ბარათაშვილის ჩიხი №3	7-12-29	
37	„თიკო“	ალმაზიკ დანელიანი	4	10	ზუბალაშვილის № 18	7-27-15	
38	„ოთო“	ოთარი შარვაშიძე	5	10	ფიროსმანის № 8-ა	2-38-57, 893 37-51-62	
39	„რევაზი“	თეა ირემაძე	5	10	ჭავჭავაძის № 50	3-32-20, 899 37-45-93	
40	„იალქანი“	ნუკრი კურცხალიძე	4	8	ქუთაისის № 10	7-70-44 893-71-32-92.	
41	„მერაბი“	მერაბ ბერიძე	4	8	ბარათაშვილის № 28	2-23-36, 899 78-52-97	
42	„რიო“	ვალერი თურმანიძე	4	8	გრიბოედოვის № 8	7-63-18 893 179226	
43	„ოქროს გასაღები“	შოთა კიმუცაძე	3	7	გორგასლის № 3	7-07-98, 8999 205501	
44	„გალოგრე“	დერ: გურამ ბოლქვაძე	18	40			
45	„ისტანბული“	იუქსელ გოგჩელიკი	19	38	გრიბოედოვის № 7	3 33 34	
46	„ბებო“			8			
47	„გოგა“	ლამარა ბიბილევსვილი	7	15	პარიზის კომუნის №48	895 198-108	
48	„ზურაბ ბერიძე“	ზურაბ ბერიძე	2	4	კ. გამსახურდიას № 42	7-38-92	
49	„ძველი ბათუმი“	ირინა დანელია	6	16	კოსტავას ქ№24	7-71-57. 899 119424. 893 333414.	http://www.welcome.ge/dzvelibatumi
50	„ელეგანტი“	იმ მარინა მესხი	8	16	გორგასლის №68	7-48-41	http://www.ELEGANT.GE/elegant@yahoo.com
51	„ედემი“	ვეფხია ყვავაძე			ლენინიძე №12	7-34-37 893-908-125	
52	„აჭარა“	სარქის არუთინიანი	7	14	ლერმონტოვის 1/9	723-68	
53	„ოცნება“	დათო ბოლქვაძე	3	6	ქუთაისის №12	855 168-142. 877210-047	
54	„მილისი“	ასლან აბესლამიძე	8	19	ერას №16	899 919-250. 855 511-757.	
55	„მირიანი“	როსტომ მახარაძე	8	16	იმედაშვილის ს№10	7-69-32	
56	„პლანეტა“	ირაკლი ბერიძე	8	20	გოგებაშვილის №54	893-53-92-93	
57	„ძველი გემი“		3	7	იახტ კლუბი	899417758, 899 470073	

დანართი 10-5

კვების ობიექტები

ქართული სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	ვებ-გვერდი
1	„ედემი“	ჯულიეტა ხოფერია მაია ასკურავა	ლეონიძის ქ. №12	7 34 37	
2	„ვიქტორია“	სულხან დიასამიძე	გრიბოედოვის ქ. №62	899 22 88 69	
3	„ნაციონალი“	ნათია მეიშვილი	26 მაისის №48	7 62 83	
4	„ნიკალა“	რომან და როსტომ ზაქარაძეები	ჯავახიშვილის ქ. №27	7 05 87	
5	„სანაპირო“	ალბერტი კიკვაძე	გოგებაშვილის ქ. №9	3 12 71	
6	„იმერეთი“	ციური გოგიბერიძე	ერას ქ. №91.		
7	„ძველი გემი“	გიორგი კომახია	ზღვისპირა პარკი	899 11 48 19	
8	„ბენზე“	თემურ ლომთათიძე	თამარ მეფის გზატკეცილი №3	5 33 99	
9	„მარსელი“	მავილე ბურჭულაძე	გოგებაშვილის ქ. №56	7 28 49	
10	„თბილისი“	ლევან თურმანიძე	ნინოშვილის ქ. №11	3 21 23	http://www.intouristpalace.com
11	„ზუდა“	მარინა ფარსენაძე	ჭავჭავაძის ქ. №42	3 14 56	
12	„იმერეთი“	შაქრო აბუსერიძე	ზუბალაშვილის ქ. №24	3 38 04	
13	„სან რემო“	ბესიკ თავდგირიძე	რუსთაველის ქ. №57/32/19	899 79 39 99	
14	„ქართული გემო“	ნუგზარ სარიშვილი	ერას ქ. №66	893 18 04 00	
15	„საზანდარი“	შალვა მგალობლიშვილი	ერას ქ. №78	899 15 54 57	
16	„კაიზერი“	ვაჟა იმნაძე	ფარნავაზ მეფის ქ. №61	899 16 68 91	
17	„ყვითელი რესტორანი“	თენგიზ სიმონიშვილი	ერას ქ. №5	7 98 18, 899 55 39 16	
18	„მაილო“	მაილო ჯაში	პუშკინის ქ. №132	899 58 82 96	
აჭარული სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„ამირანი“	ნინო ნაკაშიძე	მაზნიაშვილის ქ. №3	7 55 13	
2	„აჭარული სახლი“	მენეჯერი-არჩილი ქაჯაია	ხიმშიაშვილის ქ., არდაგანის მიმდებარე ტერიტორია	899509629	
3	„პორტო-ფრანკო“	ჩმჩ ჯგუფის საკუთრება	კ. გამსახურდიას ქ. №40	7 62 22	
სლავეური სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„სლავეური სამზარეულო“	მალხაზ დიასამიძე	ერას ქ. №73	7 70 38	
2	„ოდესა“	ტატიანა სტანისლავსკაია	გორგასალის ქ. №46	893 33 02 34	
3	„უკრაინული სამზარეულო“	ელენა ფურსოვა	ვაჟა ფშაველას ქ. №8.	898 19 90 64	
ევროპული სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„ტექსელი“		ხიმშიაშვილის ქ.		
სომხური სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	

1	„არმენია“	აკობ მკრტიანი	მაზნიაშვილის ქ. №60	3 36 77	
თურქული სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„აფსაროსი“	მემედ სალი	ჭავჭავაძის ქ. №95	2 87 97	
2	„ლოკანტა“	იბრაჰიმ კერთელანი	ქუთაისის ქ. №33	899 40 58 24	
3	„ლოკანტა-თურქული რესტორანი“	მუჰამედ გუმუში	ქუთაისის ქ. №36	877 45 46 46	
4	„კაბადოკია“	ილმაზ თუისუზი	ერას ქ. №2	893 75 94 53	
5	„დიდიმი“	კენან იაზიჯი	ხულოს ქ. №6	855 48 61 31	
ჩინური სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„ქეფთინი“ (თევზის რესტორანი)	თემელ ლომაძე	ქუთაისის ქ. №36	7 06 88	
2	„დინასტია“	ალბერტი კიკვაძე	გოგებაშვილი №9	899 54 26 36	
3	„ოქროს ლომი“		ხიმშიაშვილის ქ.		
მექსიკური სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„მარინა“	თეიმურაზ ლომთათიძე	ხიმშიაშვილის ქ. №10	899 13 65 65	
იტალიური სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„ნოზა“	ზაირა გოგუაძე	ერას ქ. №31	7 62 97	
2	„ბენე“	ავთანდილ ბერიძე	კომახიძის ქ. №15	855,535,527	
3	„ლა გონდოლა“	თემურ თორდია	ხიმშიაშვილის ქ., არდაგანის მიმდებარე ტერიტორია	855 62 61 51	
4	„ვენეცია“	ლევან თურმანიძე	ნინოშვილის ქ. №11	3 21 23	http://www.intouristpalace.com
თევზის სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„თევზის რესტორანი“	თემელ ლომაძე	ქუთაისის ქ. №36	7 06 88	
2	„ა ლა კარტ“	ლევან თურმანიძე	ნინოშვილის ქ. №11	3 21 23	http://www.intouristpalace.com
3	„Sea Bass“	ლელა ჩხარტიშვილი	ხიმშიაშვილის ქ.	893 35 89 39	
ჰოლანდიური სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„ჰოლანდიური სახლი“		ხიმშიაშვილის ქ.		
სწრაფი სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„ბათუსი“	გიორგი დოლიძე	ქუთაისის ქ. №32	7 49 07	
2	„ნიკალა“	კოტე ყიფიანი	ლუკა ასათიანის ქ. №15	7 57 00	
3	სწრაფი კვება	დურსუნ ხალვაში	გამსახურდიას ქ. №23		
4	„ცეროდენა“	გულნარა ქოქოლაძე	მელიქიშვილის ქ. №6	877 40 69 54	

ქობულეთი					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„არეშკა“		აღმაშენებლის ქ. №108	6 77 21	
2	„ჩემპიონი“		დაბა ჩაქვი		
3	„ციხისძირი“		სოფ. ციხისძირი		
4	„კოლხეთი“	კარლო კალაძე	აღმაშენებლის ქ. №285	6 78 20	
5	„ქობულეთი“	რუსუდან ჭყონია	აღმაშენებლის ქ. №373	6 68 67	
ხელვაჩაური					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„თავადური“	როსტომ შერვაშიძე	ბათუმის მთა	893 36 50 30	
2	„თანამგ ზავრი“	მურად თურმანიძე	ბათუმის მთა	7 60 63	
3	„ჭაიდარ კილაძე“	ჭაიდარ კილაძე	სოფ. ახალსოფელი		
4	მეგრულ-ლაზური რესტორანი	პაატა მურვანიძე	დაბა მახინჯაური	893 21 20 02	

დანართი 10-6

კაფე-ბარები

ბათუმი					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	ვებ-გვერდი
1	„იუნგა“	მამუკა ვარშალომიძე	ერას ქ. №4	899 47 48 20	
2	„ბაკურიანი“	ლევან თურმანიძე	ნინოშვილის ქ. №11	3 21 23	http://www.intouristpalace.com
3	„ლაგუნა“	იათამზე ინაიშვილი	ერას ქ. №18	893 31 20 61	
4	„მონკაფე“	გუჯა გორაძე	მარჯანიშვილის ქ. №10	7 44 15	
5	„ნიავი“	ავთანდილ ჯიჯავაძე	გოგებაშვილის ქ. №42	899 57 69 12	
6	„პრივეტ იზ ბატუმა“	ირაკლი სოფრომაძე	მ. აბაშიძის გამზ. №39	877 46 88 09	
7	„პრინცესა“	თენგიზ მითაიშვილი	მ. აბაშიძის გამზ. №45	899 50 30 47	
8	„ფილადელფია“	სოსო კუცია	ნავსადგურის შეს. №5	7 09 94	
9	„ფლამინგო“	დროებით შეჩერებულია ფუნქციონირება	ხულოს ქ. №9	899 28 75 06	
10	„ფრონტიერი“	ფუნქციონირებს სეზონურად	გოგებაშვილის ქ. №48		
11	„სლიმი“	თამარ კეკუა	მ. აბაშიძის ქ. №27		
12	„ჩიკაგო“	რობერტ მურადიანი	კლდიაშვილის ქ. №1	899 98 91 94	
13	„ბრაუნი“	კახა ხინიკაძე	ერას ქ. №28	899 46 84 78	
14	„ძველი ბათუმი“	ეკა თურმანიძე	ბარათაშვილის ქ. №50	877 41 65 65	
15	„ბათომი“	ნოდარ ავალიანი	ვაჟა ფშაველას ქ. №1	877 76 76 37	
16	„სტუდიო D“	ნანული ნაკაშიძე	რუსთაველის №46		
17	„არტ-ბარი“	მანონი მიქელაძე	ჭავჭავაძის ქ. №96	893 61 19 13	
18	„ზაქარა“	გურამ ზაქარაძე	პუშკინის ქ. №57	893 20 29 88	
19	„აჭარა“	გია თოთიბაძე	პუშკინის ქ. №138	893 45 88 40	
20	„ნატალი“	ლუარა ცხვარაძე	ერას ქ. №42	7 08 62	
21	„ყავის სახლი“	გიზო ბეჟანიძე	ერას ქ. №46	893 74 55 64	
22	„მაგნოლია“	ბეჟანი ხაბაზი	გოგებაშვილის ქ. №12	899 11 91 81	
23	„კაპიტანი“	ზურაბ უკლება	გოგებაშვილის ქ. №11	893 98 64 54	
24	„ჩაის სახლი“	მაია სალრიშვილი	გამსახურდიას ქ. №41	899 42 74 77	
25	„კენტავრი“	ნუკრი გოგიტიძე	გამსახურდიას ქ. №19	7 63 56	
26	„ლიტერატურული კაფე“	ნარგული ასანიძე	გამსახურდიას ქ. №31	7 20 13	
27	„ალუბალი“		გამსახურდიას ქ. №2		
28	„კარადენიზი“	კენან იაზიჯი	ხულოს ქ. №6	855 48 61 31	
29	„ალბატროსი“		რუსთაველის №57	899 57 51 67	

30	„ალავერდი“	მზევენარ მსხალაძე	მემედ აბაშიძის ქ. №36	7 67 16	
31	„სოიო“	მანანა ფარტენაძე	გამსახურდიას ქ. № 42	3 33 56	
32	„მარი“	დარიკო ლეონიძე	გამსახურდიას ქ. №40		
33	„ტატო“	დიმიტრი ჭუმბურიძე	ფარნავაზ მეფის ქ. №46	855 72 72 50	
34	სახაჭაპურე	მერი დოლიძე	გამსახურდიას ქ. №50		
35	„მანილა“	ნინო ოსეფიაშვილი	გოგებაშვილის ქ. №52	893 62 01 25	
36	„ქარავანი“	შოთა ცეცხლაძე	ბარათაშვილის ქ. №49	893 40 29 49	
37	„პონტო“	ირაკლი ბერიძე	გოგებაშვილის ქ. №54	855 52 30 56	
38	„მარსელი 93“	მავილე ბურჭულაძე	გოგებაშვილის ქ. №56	7 28 49	
39	„ბათუმელები“	თხილაიშვილი	ბარათაშვილის ქ. №4	3 35 68	
40	„ალბატროსი“	ტატიანა სტანისლავსკაია	გოგებაშვილის ქ. №2		
41	„გიო“	მიხეილ მესხი	ბარათაშვილის ქ. №43	893 35 59 81	

ლუდის ბარები

№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	ვებ-გვერდი
1	„თბილისური“	მინდია გოგოლიშვილი	ჭავჭავაძის ქ. №113	877,722,672	
2	„ბათუმური“		მ. აბაშიძის ქ. №60		
3	„ჰინეკენი“	გიორგი ბინაძე	ერას ქ. №78	7 69 34	
4	„ლუდის ბარი“	ტარიელ შერვაშიძე	ლერმონტოვის ქ. №36/38	893 31 36 11	
5	„ლუდის ბარი“		გოგებაშვილის ქ. №40	2 09 39	

ხინკლის სახლები

№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	ვებ-გვერდი
1	„ქიზიცი“	თემურ ესებუა	მელიქიშვილის ქ. №24/28	3 28 09	
2	„ხინკლის სახლი“	გია კაკაბაძე	ტბელ აბუსერიძის ქ. №36	899 77 93 90	
3	„ხინკლის სახლი“	ალბერტ კიკვაძე	გოგებაშვილის ქ. №7	899 54 26 36	
4	„ხინკლის გემო“	ნუგზარ თხილაიშვილი	პუშკინის ქ. №107	893 20 70 96	

ქობულეთი

№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	ვებ-გვერდი
1	„ედემი“	რატი მეგრელიძე	ალმაშენებლის ქ. №288	6-67-63	
2	„იმპერიალი“	მალხაზ ზოიძე	თამარ მეფის გამზირი №128	899 15-29-29	
3	„ქაქუთი“	დალი ჯინჭარაძე	რუსთაველის ქ. №16		
4	„გიო“	ნინო ჯინჭარაძე	ალმაშენებლის ქ.	895 35 00 96	
5	„დავითი“	დავით ირემაძე	თამარ მეფის გამზირი №21	893 13 42 47	
6	„სამოთხე“	გიორგი მოწყობილი	ალმაშენებლის ქ. №249	899 91 77 13	

7	სწრაფი კვება	მზია რომანაძე	აღმაშენებლის ქ. №3	893 28 19 48	
ხელვაჩაური					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	ვებ-გვერდი
1	„მაია“		სოფ. ახალსოფელი		
2	„ჩილაუთი“	სეზონური	სოფ. ჩგონიო		
3	„მედუზა“	მურმან ნუმანიშვილი	სოფ. სარფი		
4	„კრისტალი“		დაბა მახინჯაური		
5	„ოქროს სანმისი“	ნ. ჯავაიში	სოფ. სარფი	899 40 63 85	
6	„მარტინი“	ხათუნა ქორიძე	სოფ. კვარიათი	899 55 66 64	
7	„ეგრისი“	მირიან ბაქასაძე	სოფ. სარფი	899 36 36 70	
8	კაფე	ელზა დავითაძე	სოფ. სარფი	893 72 59 00	
9	„კოლხეთი“	გელა ვანიძე	სოფ. სარფი	899 15 24 52	
10	„მირაჟი კაკაბაძე“	მირაჟი კაკაბაძე	სოფ. სარფი		

დანართი 10-6

აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე არსებული სახელმწიფო და კერძო უმაღლესი სასწავლებლები

№	სასწავლებლის დასახელება	მისამართი	რექტორი	ტელეფონი
1	ბათუმის უცხოენათა ინსტიტუტი	ერას 19	თ. ჭანტურიშვილი	7-35-64
2	სამედიცინო ეკოლოგიური ინსტიტუტი	ლ. ასათიანის №16	რ. სურმანიძე	7-36-92 7-44-79
3	ბათუმის მრავალპროფილიანი ინსტიტუტი	ლერმონტოვის №84	რ. ნაკაძე	899 54 87 57 2-03-06
4	ბათუმის ეკონომიკის, სამართლის, ფარმაცისა და სტომატოლოგიის ინსტიტუტი	კომახიძის №19	გ. რუსიძე	7-07-69
5	კოლხეთის სასწავლებელი	26 მაისის №22	გ. ჩაგანავა	7-28-93
6	ბათუმის მრავალდარგოვანი ინსტიტუტი	ფიროსმანის №5	ა. დიასამიძე	899 14 93 08
7	აჭარის კოოპერატიული ინსტიტუტი	ფიროსმანის №16	შ. ფუტყარაძე	7-24-17 893 14 65 69
8	მემედ აბაშიძის სახე-ლობის ბათუმის დამოუკიდებელი უნივერსიტეტი	ჯავახიშვილის №3	დ. ბურჭულაძე	3-22-46 3-22-47

№	სასწავლებლის დასახელება	მისამართი	რექტორი	ტელეფონი
1	ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია	რუსთაველის №53	ნ.ვარშანიძე	7-48-50 7-68-14
2	ბათუმის სახელმწიფო უნივერსიტეტი	ნინოშვილის №35	ვ. ბალაძე	7-17-80
	ბათუმის პოლიტექნიკური ინსტიტუტი	ფიროსმანის №12		7-49-51
	ბათუმის სახელმწიფო სასოფლო-სამეურნეო ინსტიტუტი	მწვანე კონცხი		899 543039
	კონსერვატორის	დ. თავდადებულის 20		7 12 50
	ხელოვნების ინსტიტუტი	თამარის დასახლება		893 325796

ღანართი 10-7

ქ. ბათუმის გეოლოგიური და სეისმური პირობები

1. Tectonic settings of the Adjara Region

According to the geological map of Georgia (Gamkrelidze 2005) Batumi is situated in the Central (axial) subzone of Adjara-Trialeti zone of the foldsystem of the Lesser Caucasus (Fig. 1a). Achara-Trialeti fold zone is clearly bounded structural-morphological unit and is stretched from the shore of the Black sea to the gorge of a river Iori Eastern Georgia). In modern structure Adjara-Trialeti zone is generally anticline system. Existed active deep lateral faults split the zone into the three subzones: uplifted central (Axial block) subzone, and comparably dipping north and south subzones. Moreover, according to the dislocation Adjara-Trialeti zone is laterally partitioned into west, central and east segments. Territory of Adjara belongs to the tectonically simple western segment of the Achara-Trialeti fold zone.

Tectonic map of the region (Fig. 1b) shows not only the modern structure, but the history of the tectonic development of the region. The history is clearly visible from the petrologic and geodynamical nature of the sedimentary and volcanic rocks and structural layers which are mapped with different colors: Mid-Alpine structural layer covers geological time period from mid-Alpine up to mid-Eocene, late-Alpine layer from late-Eocene to early-Miocene and Orogenic Layer from late-Miocene period up to quaternary period. On top of it late-Miocene age Molassic terrigenous and volcanic formations are marked with special mark. Those formations include mid-Eocene subduction type, Shoshonitic, high calcium, Toleitic, Shoshonitic and collision type orogenic series.

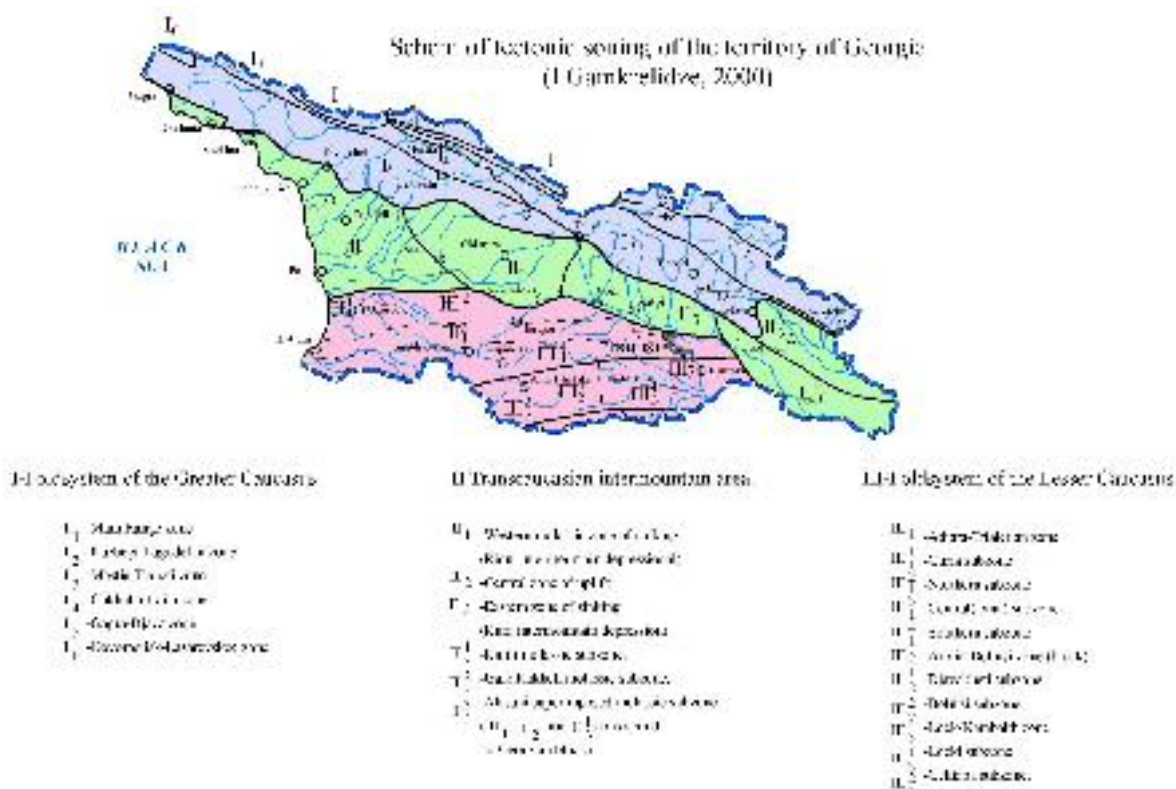


Fig. 1a. Main tectonic zones in Georgia

To describe modern tectonic settings of the region tectonic dislocations of various types are denoted with different special marks on the tectonic map. E.g. thrusts of Rodanic-Valakhic age, fault systems with unknown kinematics and the deep fault systems originated in mid-Eocene epoch.

As it was mentioned above tectonic settings of Adjara region is rather simple. Only two main fold systems are revealed and they cross whole territory of Adjara. Those fold structures are: syncline of Acharistskali and Chaqvistavi-peranga anticline. Some segments of fold systems are complicated due to the brachymorphic folds and mainly south oriented thrust faults.

Acharistskali syncline is characterized by gently sloping southern flank (15-30°) and comparably steep northern slope (40-70°). On the western side a fold axis is uplifted and is extremely narrowing down in a gorge of river Chorokhi.

Anticline of Chaqvistava-Peranga is asymmetric as well with steep south flank and gentle north slope(10-30°). On the North flank Khino brachisyncline and Chakhati brachiantycline are developed.

Among the delineated dislocations Vanitskali and Acharistskali thrust systems are remarkable. Vertical displacement along the thrust systems is 1.5-2 km.

Among the deep faults, which are evident on the earth surface or were formed in mid-Eocene volcanic period we would like to point out Chokhatauri fault. It roughly bounds Guria region from south-east and has clear geomprphological evidence up to now. Moreover deep fault structures are presented in the middle of Achara-Trialeti zone. One of them is along mid-Eocene toleitic basaltic zone, another one on the east side of the zone, along uplifting edge-so called North axial fault. Similar type fault - South axial fault is evident along Chaqvistava-peranga anticline, which possibly is secondary fault structure. Probably the surface evidence of this fault is above mentioned Vanitskaly thrust system. The eastern elongation of this fault is clearly revealed along Abastumani-Borjomi anticline. One more comment about existence of Acharistskali deep fault. It approximately coincides with Acharitskali syncline and the existence fault is demonstrated by drastic replacement of mid-Eocene volcanic north facieses with south facieses. The fault is more evident to east direction along north side of Akhaltsikhe depression and merges above mentioned one of the deep faults in the west direction.

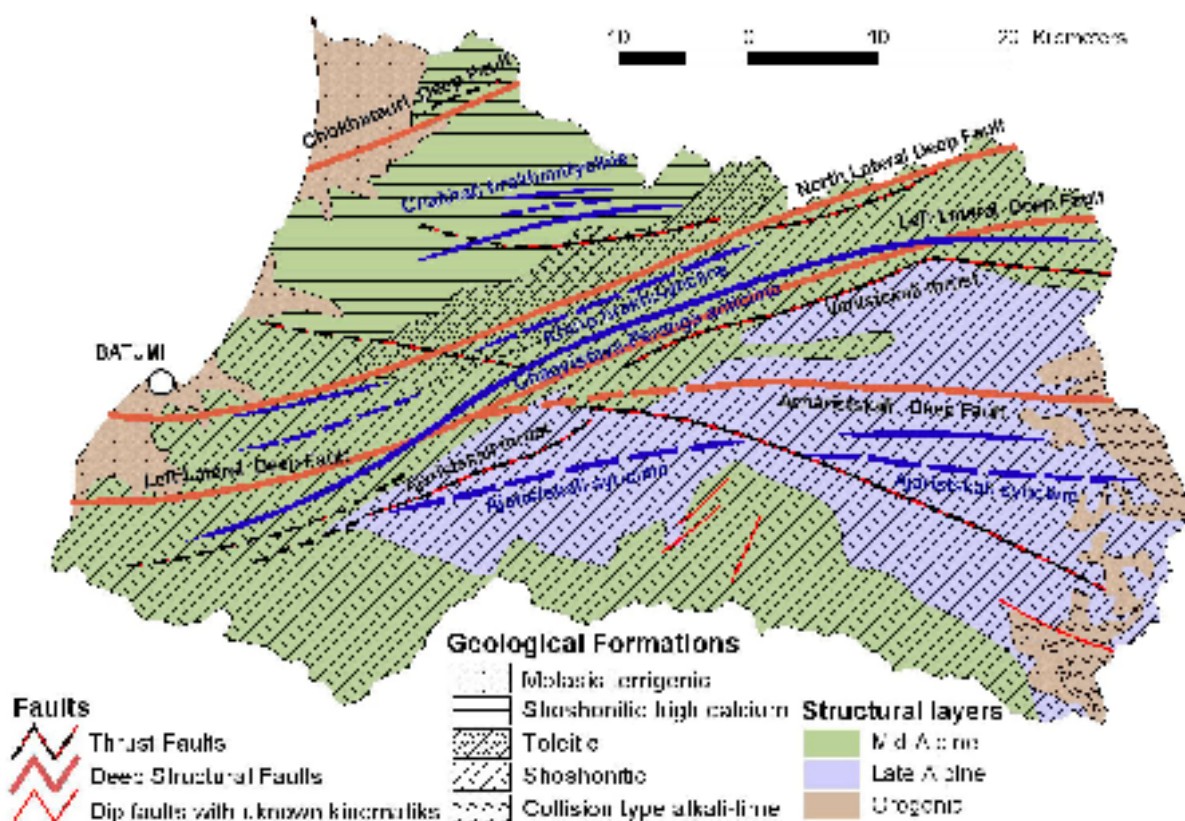


Fig. 1b. Tectonic schema of Adjara region (by Gamkrelidze unpublished material)

