

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

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

დამკვეთი

თვითმაართველი 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 შემადგენლობა

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.	მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის აღწერა	5
II.	განმარტებითი ბარათი	7
III.	მიწათსარგებლობის 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 რეტროპექტივა	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.	საპარაზიტო აუზი	24
3.4.	ნაპირდაცვა	26
4.	წინა წლებში შესრულებული ქალაქებმარებითი დოკუმენტაცია	28
4.1.	ქ. ბათუმისა და შემოგარენის 1878 წლის ინსტრუმენტულად გადაღებული გეგმა – (План города Батума с окрестностию снятый инструментально в 1878 году)	28
4.2.	ქ. ბათუმის კ.მ. დაკირევიჩისეული გეგმა	30
4.3.	«План Проектированного расположения портового города Батума Батумской области. 1898/1899 г.г. С показанием утверждён. границц батумск. нефтянного 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.	„პათუმის ცენტრის დეტალური დაგეგმარების პროექტი“ (1978 წ.)	45
4.10.	ქ. ბათუმის ქალაქებმებლობითი დოკუმენტაცია (2004 წ.)	46
4.11.	ქ. ბათუმის ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა (2007 წ.)	46
5.	ქალაქის მართვის სამართლებრივი საფუძვლები	48
6.	ქალაქის მიწათსარგებლობის 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.	საპარაზიტო მიმოსვლა	70
9.2.	კვაშირგაბმულობა	71
9.3.	საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურა	71
9.3.1.	წყალსადენ-კანალიზაცია	71
10.	გამნვანება, 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 სარეკომენდაციის 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 ქალაქებმარებითი 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 ბავშვთა 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. მიწათსარგებლობის განვითარების გეგმის აღმინა

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

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

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის **ტექსტური ნაწილი** მოიცავს:

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

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

ა) ტერიტორიას ზონებად დაყოფს მიწათსარგებლობის ტიპის მიხედვით და განსაზღვრავს მიწათსარგებლობისა და განაშენიანების ძირითად ასპექტებს;

ბ) ზონირების რუკის დეტალიზაციას განსაზღვრავს, როგორც რეზულტატს ჩატარებული მრავალკრიტიუმიანი 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.

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) ქალაქების განვითარების 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 რეზირვების 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;
- საპროექტო სამუშაოების შედეგი წარმოდგენილია როგორც მყარი ასლების, ასევე ელექტრონული სახით. ელექტრონული ფორმა წარმოდგენილია მუდმივგანახლებადი გეომონაცემთა ბაზისა და მისი მართვის საინფორმაციო სისტემის სახით,

II. განვითარებითი პარატი

ქ.ბათუმის მიწათსარგებლობის 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, როგორიცაა:

- „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 მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალების ფარგლებში დამუშავებულია ოთხი ურთიერთდაკავშირებული დოკუმენტი:

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

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის ტექტური ნაწილი მოიცავს:

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

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

ა) ტერიტორიას ზონებად დაყოფს მიწათსარგებლობის ტიპის მიხედვით და განსაზღვრავს მიწათსარგებლობისა და განაშენიანების ძირითად ასპექტებს;

ბ) ზონირების რუკის დეტალიზაციას განსაზღვრავს, როგორც რეზულტატს ჩატარებული მრავალკრიტიკულიანი 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.

თვითმმართველ ქ. ბათუმის ტერიტორიის ზოგად ფუნქციურ ზონებად დაყოფასას 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 გათვალიწინებული მიწის ნაკვეთები მიეკუთვნოს სარეკრეაციო ზონას. ზოგად ფუნქციური ზონირების რუკას თან ახლავს სარეკრეაციო ზონას მიეკუთვნებული 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 საპროეტო 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) ქალაქების 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 კარვასს 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 ეფუძნება 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 საყოფაცხოვრე-ბო 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 ნორმეტიული აქტების მონაცემებს, დაკავშირებულ ანალიტიკურ და სამეცნიერო მასალებს.

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

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

- ქალაქის როლის შეფასებასთან ქვეყნის განსახლების სისტემაში;
- არსებული ქალაქების დოკუმენტაციის, კომუნალური და დარგობრივი კონცეფციების, სტრატეგიების, პროგრამებისა და პროექტების ანალიზთან;
- ტერიტორიების ფუნქციონირების შესწავლასთან ქალაქების გარებითი 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 გულისხმობა:
- 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 ნარმომადგენელთა 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 ქალაქებებით დოკუმენტაციას;
- თ) ქალაქის მართვის სამართლებრივ საფუძვლებს;
- ი) ქალაქის მიწათსარგებლობის 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 საავტომობოლო 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 ქალაქებებით წინადადებას.

მიწათსარგებლობის 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 მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა.

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

III. მინათსარგებლობის განვითარების გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეზასება.

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასება შესაძლებელია განხორციელდეს რამდენიმე კრიტერიუმის მიხედვით. ეს კრიტერიუმები დაკავშირებულია დასახლების სივრცითი მოწყობის სხვა და ხსვა მახასიათებელთან, კერძოდ: ოპტიმალური ფუნქციური ზონირება, სატრანსპორტო და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის მიზანშეწონილი განვითარება, ქალაქის განვითარების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება, ქალაქის სივრცითკომპოზიციური წყობის 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 ეყრდნობიდეს 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. გაონინფორმაციული სისტემების გამოყენება უზრუნველყოფს ისეთ უპირობო უპირატესობებს, როგორიცაა გრაფიკული მასალის — რუკების სიზუსტის უმაღლესი ხარისხი, ერთიანი გეომონაცემთა ბაზის მეშვეობით ნებისმიერი ინფორმაციის სწრაფი ძიება, ობიექტების მაჩვენებლების მიღება და ზოგადად, გენერალური გეგმის საინფორმაციო ბაზაში იპერატიული ცვლილებების შეტანა, განარაღური გეგმის კორექტირება და მუდმივი განახლება.

წარმოდგენილ მინათსარგებლობის 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 აღგილი 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 მეფისნაცვალი **მ. ვორონცოვი** დაუპრუნდა, 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, ბათუმში მიიღო „სანავსადგურო ქალაქის“ სტატუსი. დროებითი წესდების მუხლი VIII ადგენდა (ორიგინალის ლექსიკა და სტილი დაცულია – ვ.გ.):

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

ა) ბათუმის ოკრუგი შესდგება: ბათუმის, კინტრიშის 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, უნინარესად, 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-საკუნძო მოქმედებს** 1995 წლიდან. მისი მიზანია მიღლიადენების არსებული სისტემებისა და მომ-

სახურე ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია, რეკონსტრუქცია და ენერგოდერეფინის 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 – ნინოშინდა – ახალქალაქი – ასპინძა – ახალციხე – აღიგენი – ხულო – შუახევი – ქედა – ხელვაჩაური – ბათუმი**“ (შესაძლო ვარიანტებით). ამ მიმართულების სასარგებლოდ მეტყველებს შემდეგი არგუმენტები:

- საქართველოს სტრატეგიული თვალსაზრისით ესაჭიროება განსახლების ცენტრალური და, არსებოთად, 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, უნინარესად, ბათუმზე, ხელშეწყობა უნდა ჰქონდეს, რაც საქართველოსაც მნიშვნელოვან ეკონომიკურ მოგებას მოუტანს¹;
- სამხრეთი მარშრუტი **ბათუმი-ფოთის** ეკოლოგიურად მოწყვლად 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** აგრესის შედეგად ფაქტობრივად გაწყდა **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, ასახება ქ. **ბათუმიც** და მისი გავლენის ზონის ფუნქციურ-გეგმარებითს რეალიებში.

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 გადაწყვეტა კიდევ უფრო განამტკიცებს ქ. **ბათუმის** რანგს ქვეყნისა და შავი ზღვის რეგიონის განსახლების სისტემის ტაქსონომეტრიულ იერარქიაში.

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

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

რაც შეეხება საკუთრივ ქ. **ბათუმის** მიდამოებს, აგლომერირების 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 აგლომერირებას 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-ი ათას-წლეულის მიჯნაზე, როდესაც მდ. ყოროლისწყლის შესართავში, მის მარცხენა ნაპირზე, ხის მორებით შემოზღუდული და თხრილებით გარშემორტყმული ტიპიური 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) 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 აღნერისას ჟაკ ფრანსუა გამპა 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 коридоры, 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 **ნბ. ნიკოლოზის** სახელწობის მართლმადიდებლური „ბერძნული“ ეკლესია, სომხურ-კათოლიკური და გრეკორიანული ეკლესიები.

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

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

ტელეგრაფის მშენებლობა **ბათუმში** დაიწყო 1865 წელს; **ბათუმი** დაუკავშირდა **ტფილისს**, **ტრაბზონს**, **კონსტანტინეპოლისს**.

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 კონცენტრაცია**; 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 ქალაქების 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 ...“.

ავქსენტი 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 სდუღდა 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 **6. ნიკოლაძე:** „ცოდვა არ არის, ამისთანა ბუნებისაგან მდიდრად დაჯილდოებული ბოლაზი (ყურე – ვ.ვ.), რომელიც აღებ-მიცემობით აყვავებულ და გაბიბინებული 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“, უბაურ 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 პიდრომელიორაციული სამუშაოები, რადგან მთელი **კახაბერის** დაბლობი დაჭაობებულ ტერიტორიას წარმოადგენდა. ამ საქმეს სათავეში ჩაუდგა გენერალი უილიბრი. 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 პიდროგეოლოგიური მდგომარეობა – გრუნტის წყლების დონემ დაინია 1,07 მეტრიდან 3,73 მეტრამდე. ამ დონისძიებებმა 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 Берлинского трактата.

Ст. LVIII. Блистательная Порта уступаетъ Российской Имперіи въ Азіи территоріи Ардаана, Кафса и Батума, съ портомъ посльдняго, равно какъ и весь территоріи, заключающейся между прежнею русско-турецкой границею и сльдующею пограничной чертою:

Новая граница, направляясь отъ Чёрного моря, согласно пограничной линіи, опредѣленной санѣ-стефанскимъ договоромъ, до пункта къ съверо-западу отъ Хорды и къ югу отъ Артвина, продолжается по прямой линіи до р. Чороха, перескаетъ эту рѣку и проходитъ къ востоку отъ Ашминена, сльдяя по прямой линіи къ югу, на соединеніе съ русской границею, обозначенную въ санѣ-стефанскомъ договорѣ, въ пунктъ на югъ отъ Наримана, оставляя юр. Ольти за Россіею. Отъ пункта, обозначенаго близъ Наримана, граница поворачиваетъ къ востоку, проходитъ чрезъ Тебренекъ, оставляя за Россіей, и доходитъ до Пенекъ-Чая.

Она идетъ по этой рѣкѣ до Бардуза, потомъ направляется къ югу, оставляя Бардузъ и Іюникій за Россіею. Отъ пункта, находящагося на западѣ отъ деревни Карапланъ, граница направляется на Меджиниерть, продолжается по прямому направленію до вершины юры Кассадаъ и сльдуетъ по водораздѣлу притоковъ Аракса на съверъ и Мурадѣ-су на югъ, до прежней русской границы.

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

Въ Берлинъ, 10ля тринацдцатаго дня тысяча восемьсотъ семьдесятъ восьмого года.

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

(М. П.) Ф. Бисмаркъ, Б. Бюловъ, Гоенлоэ.

(М. П.) Андраши, Кароли, Геймерлъ.

(М. П.) Ваддинтонъ, Сенъ-Валье, Г. Декре.

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

(М. П.) Л. Кофти, Лонэ.

(М. П.) Ал. Кафтеодори, Мехемедѣ-Али, Садуллахъ.

3. ქ. ბათუმის და მისი მიღამოების პუნქტო-კლიმატური მაჩვენებლები

აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ცენტრი ბათუმი მდებარეობს შავი ზღვის აღმოსავ-ლეთ სანაპიროზე, მდ. ჭოროხის შესართავიდან ჩრდილოეთი 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, აქე-დან 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 ტი-პის ტყით, სადაც ხარობდა მურყანი, ლაფონი, მუხა, კოლხური სურო, ეკალლიჭი და სხვა სუბ-ტროპიკული მცენარე. XX საუკუნეში ეს ბუნებრივი ლანდშაფტი ანთროპოგენური ფაქტორების გავლენით სრულიად შეიცვალა.

3.1. კლიმატური პირობები

ბათუმი და მისი მიღამოები, 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 ხასიათ-დება 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, აიაჩიში, კუშული 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 განმა-ვლობაში მეტად მავნეა, ხოლო მომაკვდინებელი ციება მძვინვარებს მთელი თავისი ულმობლო-ბით. ამის გამო ზაფხულობით მცხოვრებლები ტოვებენ ქალაქს და მიღიან 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.ხ. ბათუმი. თბ., „საბჭოთა საქართველო“, 1968 (რუსულ ენაზე).

მიწისძვრამ ბათუმის კონცხის სანაპირო ზონის წყალქვეშა ფერდზე გამოიწვია მყარი მასალის წყალქვეშა ზვავის წარმოქმნა და დაცურება ბათუმის კანიონში, რის შედეგადაც ზღვამ წაილო 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 ხმირი სუბტროპიკული (კოლხური) ტყის კორომებით იყო დაფარული. ეს ადგილები მაღარის კერას წარმოადგენდა და სამოსახლოდ უვარგისი იყო. ამიტომაა, 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.ნ. «მცირე ტბა»; მის ადგილზე აშენდა სკოლა, კათოლიკური ეკლესია და საავადმყოფო. დამკვირვებელი იხსენებს: «სადაც ახლა კათოლიკური ეკლესია, აქ იყო განიერი ტბა სავსე გარეული ფრინველებით და აქ იცოდნენ ხოლმე სანადიროდ წასვლა მონადირეებმა < . . . >». ამგვარი ღონისძიების შედეგად 1915 წლისათვის ბათუმში მაღარის კერები თითქმის მოისპო.

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; **ყორილისწყალი**, 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 „საქშიდრომეტრის“ 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 **ყორილისწყალი**, 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“.

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

ბით და ეკოლოგიურ გააზრებას დიდი მნიშვნელობა აქვს. ეს საკითხი ბათუმის მიწათსარგებლობის 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 წონასწორობას და ზღვიდან თევზები ვეღარ შემოდიან. ამჟამად ნურიე-გიოლის ტბა ძირითადად ატმოსფერული ნალექებითა და გრუნტის წყლებით იკვებება. იქვე, ნურიენ გიოლის ტბის სიახლოეს კიდევ ერთი პატარა ტბაა, რომელსაც თურქულად „სირაზ“-ი ეწოდებოდა და რომელიც ადრე უკავშირდებოდა როგორც ნურიე-გიოლის ტბას ასევე ზღვას. ამჟამად ეს კავშირიც დახმულია 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 ჭარბტენიან ტერიტორიებს და შავ ზღვას. ამდენად, ახალგაზრდობის პარკში ყოფილი ნურიე-გიოლოსა და „სირაზის“ ტბების გაწმენდა-კეთილმოწყობის სამუშაოების ჩატარების შემთხვევაში ეს მნიშვნელოვანი ეკოლოგოური გარემოება გასათვალისწინებული უნდა იქნეს.

ბათუმის, როგორც საკურორტო ქალაქის მომავალს, დიდნილად გადაწყვეტს მის ფარგლებში ზღვის წყლის სანიტარულ-ეკოლოგიური მდგომარეობა. სადღეისოდ, ამ მხრივ, ბათუმის პლაზებზე ზღვის წყალი სტანდარტებს არ პასუხობს. ზღვის წყლის დაბინძურება ხდება ქალაქის საკანალიზაციო სისტემიდან; ზღვის დინებას მოაქვს საყალბო საყრდენები ნარჩენები მდ. ჭოროხის შესართავთან განთავსებულ ლია ტიპის ნაგავსაყრელიდან. თუ გადავხედავთ ქვემოთ მოყვანილ მონაცემებს, დავინახავთ, რომ ზედაპირულ წყალსატევებში ჩაშვებული დაბინძურებული წყლიდან დაახლოებით მხოლოდ 12% -ის ნორმატიული გაწმენდა 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 გაწმენდილი	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 აპინძურებს ნავთობპროდუქტები და ბათუმის პორტში შემოსული გემები. ამ უკანასკნელი ფაქტორის გასაუვნებელყოფად, 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 ახალშენებლობათა პროექტების განუყოფელ მდგრენელს 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 დაბობასთან 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 პლაზის და ბურუნ-ტაბიეს კონცხის ზონაში. შედარებით უკეთესი მდგომარეობა ქრომის, ტყვიის, აზოტის შემცვლელობის 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 დამაპინძურებლად ითვლებოდა: ქლორი, მაგნიუმი, სულფატები, ჰიდროკარბონატები, კალციუმი, ფენოლები, პესტიციდები, ნავთობპროდუქტები, ბიოგენური ელემენტები და სხვა.

მათი შემცველობა აღემეტებოდა ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციების.

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 შემცვლელობა (5 – 10-ჯერ).

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

3.3. საპარა აუზი

ქ. ბათუმის პარა აუზის მდგომარეობას განაპირობებს ბუნებრივი და ანთროპონოგენური ფაქტორების ერთობლიობა.

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

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

ამასთან ერთად, ბათუმის ნავთობპროდუქტების გადამამუშავებელი საწარმოები ლოკალურ ნეგატიურ გავლენას ახდენენ ქალაქის ატმოსფეროზე. ჯერ კიდევ XIX საუკუნის ბოლოს აღნიშნავდნენ, რომ ბათუმი ნარმოადგენს 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 ჰაფრქვეული 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 საკმად 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: CO , SO_2 , H_2S , NO_2 . 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 განაწევრება. 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 პლაჟებზე. ამდენად, სანაპირო ზოლზე, მახინჯაურიდან-ქობულეთამდე, ნაპირგასწვრივი ნატანის დეფიციტის გამო, დაიწყო ზღვის ნაპირის ინტენსიური ნარეცვები. ნაპირის უკან დახევის შედეგად, მკერივი ქანებით აგებულმა მწვანე კონცხმა და ციხისძირის კონცხმა დაიწყეს მოლების როლის შესრულება და დინამიკური სისტემა კიდევ უფრო დანაწევრდა. 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 წყალზედა 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 ღონისძიებისათვის 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 (30⁰-მდე) წყალქვეშა ფერდზე. ამ მასის წონასწორობიდან გამოსაყვანად საქმარისი იყო პატარა ბიძგი. ასეთ ბიძგად სავარაუდოდ აღ-

მოჩნდა 1999 წლის 14 იანვრის 3 ბალიანი მიწისძვრა, 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.ჭოროსი რამდენიმე ადგილას არის გადაკეტილი, ამან კი წარმოშვა პლაჟნარმომქმნელი ნატანის დეფიციტი. მოწოდებული ინფორმაციით, მდ. ჭოროს 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. ნინა ცლეპში შესრულებული ქალაქისარაპიტი დოკუმენტი.

4.1. ქ. ბათუმისა და შემოგარენის 1878 წელს ინსტრუმენტულად გადაღებული გეგმა – (План города Батума с окрестностями 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. ამ-დენად, 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. სამაგიროდ, ის დაცულია ორი, მოზვინული გრუნტით შექმნილ ბორცვებზე მოწყობილი სა-ფორტიფიკაციო ნაგებობებით – ბურუნ–ტაბიესა და სარი–სუ-ს საარტილერიო ბატარეებით (ეს უკანასკნელი პორტის რეკონსტრუქციისას, 1885 წელს მოასწორეს).

სამოქალაქო განაშენიანება წარმოდგენილია კვარტალებით („მაჟალიე“), რომელთა სტრუქტურაში ნათლად იყითხება 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, წარმოდენილია 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.

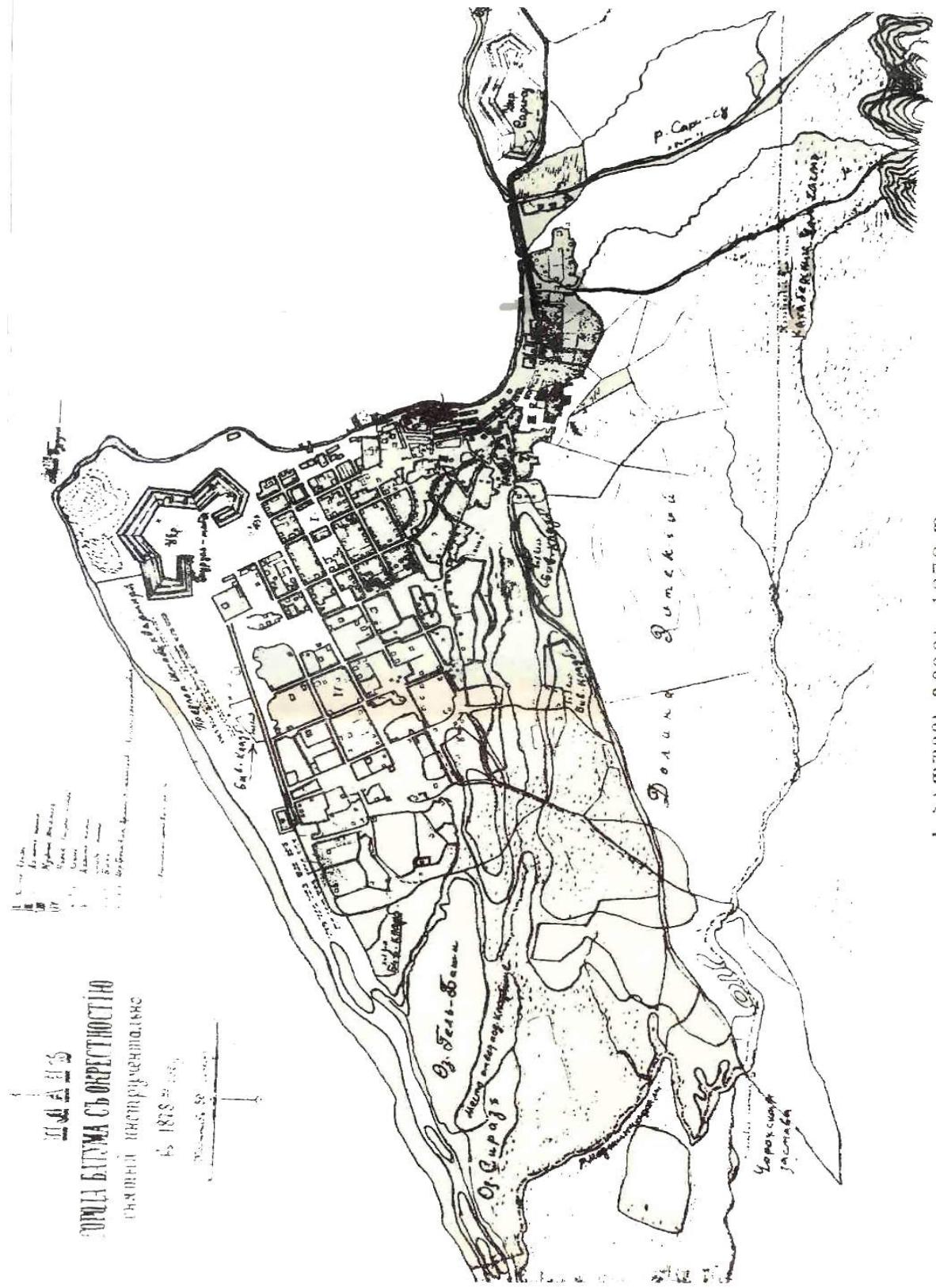
შედარებით დეტალურადაა დატანილი **ბათუმის** იმდროინდელი ცენტრალური ნაწილი – „აზიზიეს“ უბანი; მის დასავლეთით ქალაქის განაშენიანება წარმოდგენილია ქუჩების ქსელითა და კვარტალების კონტურებით

ნიშანდობლივია, რომ გეგმის შემდგენელი არ კმაყოფილდება საყრდენი გეგმის ჩვეულებრივი – ტოპორუკა შეიცავს ფუნქციურ–გეგმარებითს მოსაზრებებს თუ წინადადებებს. ასე მაგალითად, ყველა სასაფალაოს აქვს მინანერი „ყოფილი სასაფლაო“; მათს მაგივრად გეგმის შემდგენელი სთავაზობს ახალი სასაფლაოს ლოკალიზაციას – „ახალი სასაფლაოსთვის გამოყოფილი ადგილი“ – **ბაშ–გიოლის** 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.

ილუსტრაცია 4-1

ქ. ბათუმის 1878 წელს ინსტრუმენტულად გადაღებული საყრდენი გეგმა



ქ. ბათუმი 1878 წ.

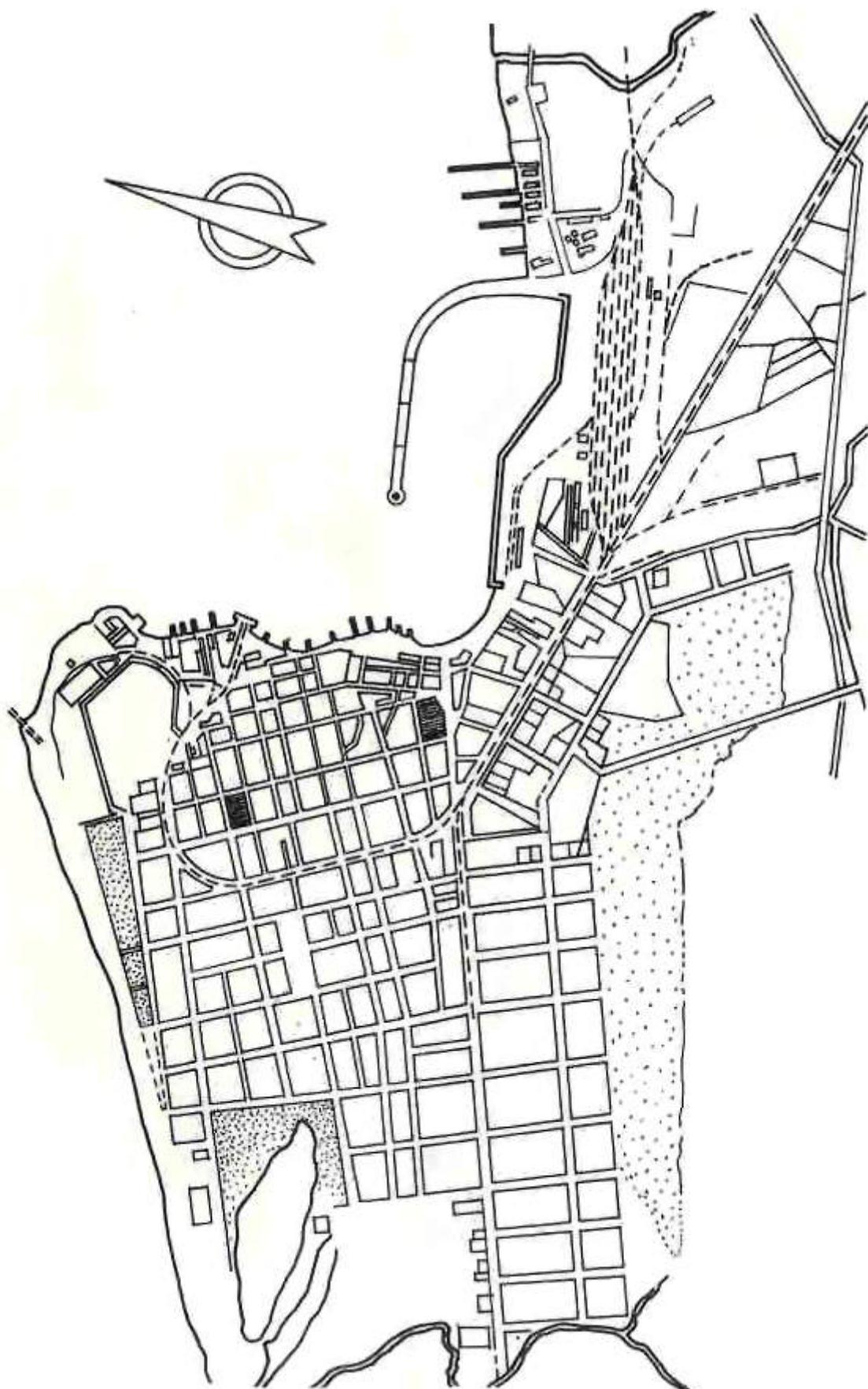
4.2. ქ. ბათუმის კ.მ. დაკიჩევიჩისეული გეგმა

ბათუმის შემოერთების რამდენიმე წლის შემდეგ, ინჟინერმა კ.მ. დაკიჩევიჩმა 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 ქალაქების მარებითს 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 გაფრა); ცენტრალური ქუჩების მოკირწყვლა და კეთილმოწყობა, წყალსადენის განვითარება, კანალიზაციის გეგმის შედგენა და ა.შ. გეგმაზე კარგად იკითხება ქალაქის სიღრმეში შემოჭრილი რკინიგზის ტრასა, რომელიც **ბურუნ ტაბიეზე** განთავსებულ ფორტს ემსახურებოდა.

ილუსტრაცია 4-2

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



**4.3. «План Проектированного расположения портового города Батума
Батумской области. 1898/1899 г.г. С показанием утвержден. границ батумск.
нефтянного 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 утвержден. границ батумск. нефтянного городка 14го января 1902 г.» (ილუსტრაცია 4–3). გეგმის ძირითად რუკას დართული აქვს მინანერი: «Высочайше утвержденного плана до сего не имелось. Масштаб в Английском дюйме 150 сажен». ეს მასშტაბი შეესაბამება მეტრულ ხაზოვან 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 საწყობთან 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 უილინგს 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.

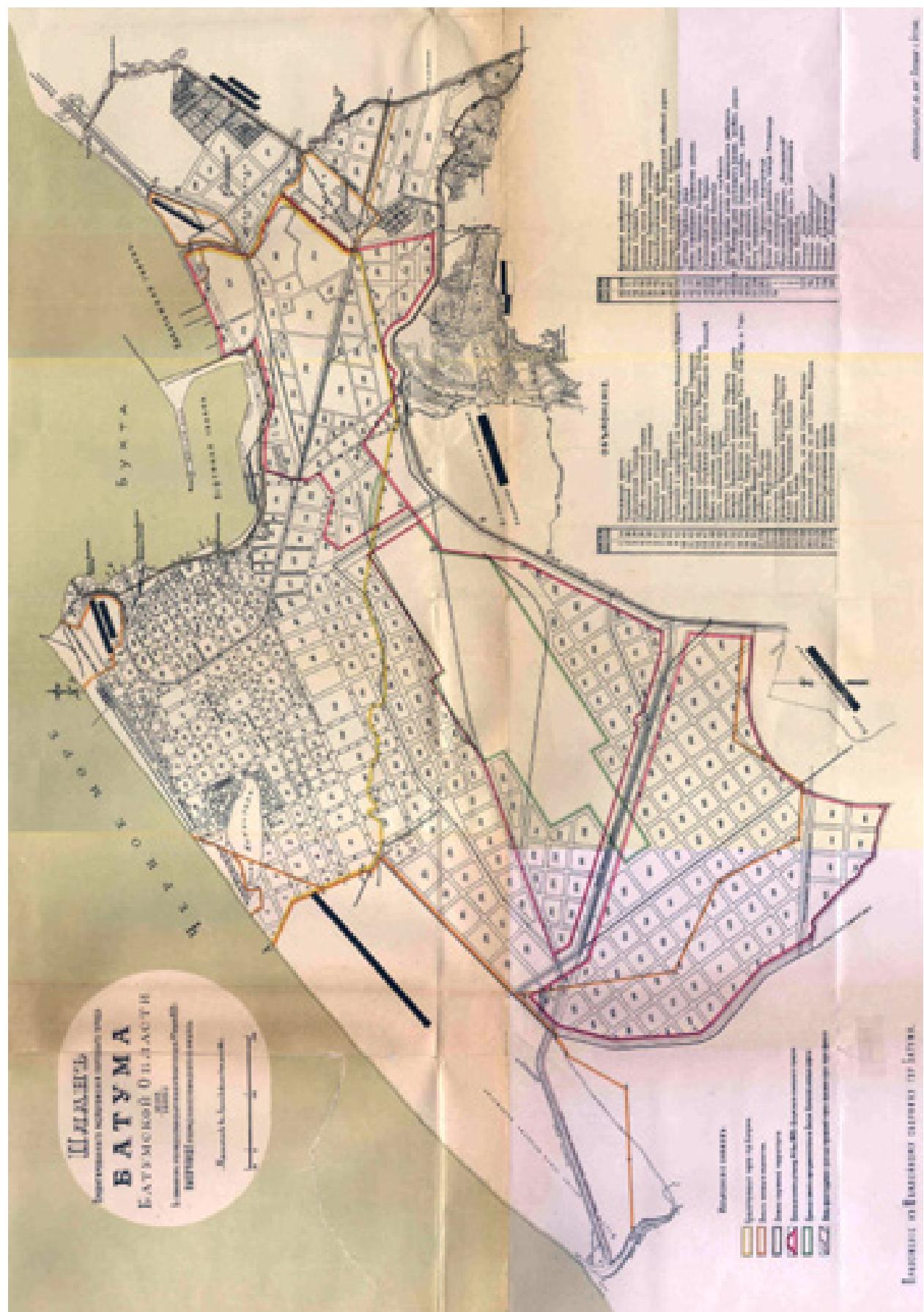
სტანდარტული (ოთხკუთხა) ნაკვეთების ზომები მერყეობს ფარგლებში 90 მ X 90 მ ვიდრე 175 მ X 175 მ; ანუ, ფართობების თვალსაზრისით – 0,8 ჰექტარიდან 3 ჰექტარამდე. სწორი ქუჩების ქსელი, ძირითადად, ორიენტირებულია NW და SE მიმართულებებით. ამ მხრივ აღსანიშნავია, რომ **ბათუმში** გაბატონებული ქარი, რომელსაც ნალექები 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 **რუსთის** 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 პლაზზე გამოყოფილი იყო უფასო და ფასიანი (კეთილმოწყობილი) საბანაო მონაკვეთები.

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

ილუსტრაცია 4-3



სოციალური ინფრასტრუქტურის თვალსაზრისით, გეგმა ასახავდა **ბათუმის**, როგორც მნიშვნელოვანი ადმინისტრაციული ცენტრის სტატუსს, – სამართალდაცვის, ადმინისტრირების, განათლების, კულტურის, ჯანდაცვის დაწესებულებების შესაბამისი ნომენკლატურით. ყველა ამგვარი დაწესებულება თავმოყრილია ბათუმის ნინანდელ 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.

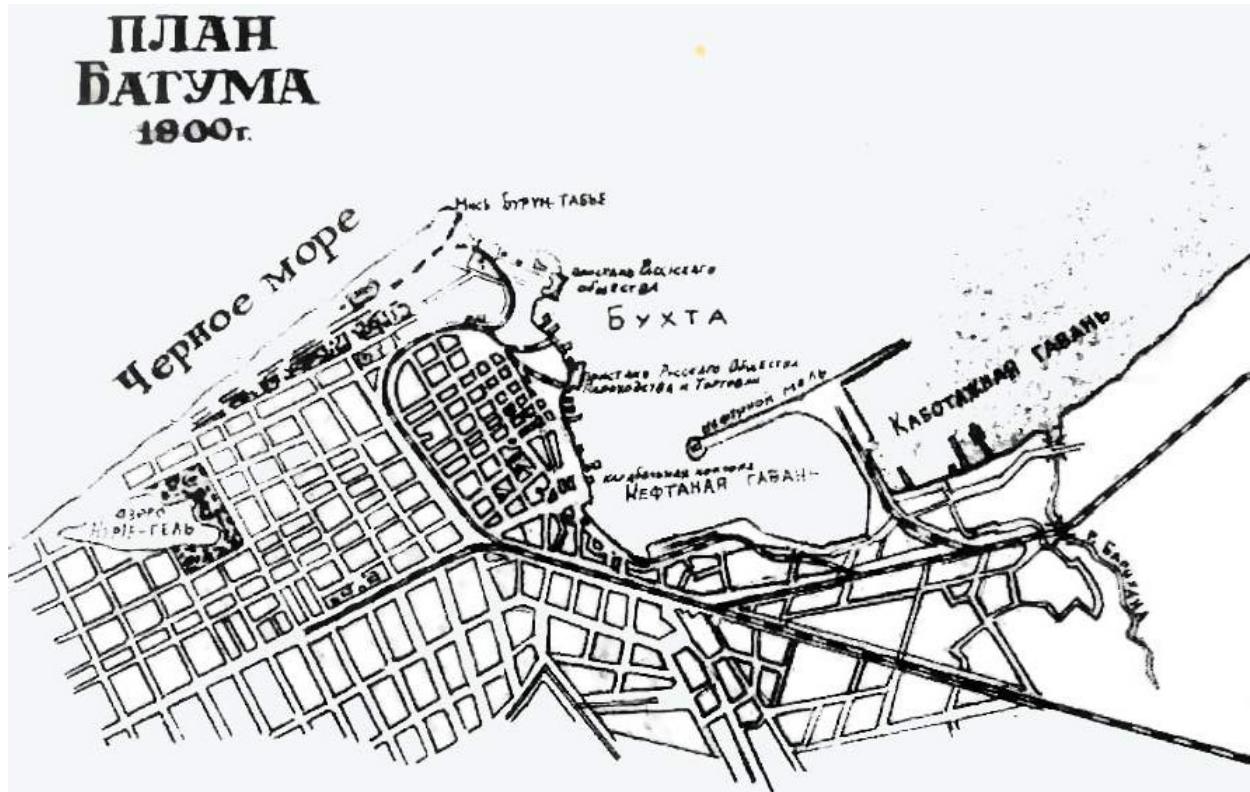
საპორტო მეურნეობა იმთავითვე დიფერენცირებულად განიხილებოდა – **ბურუნ-ტაბიეს** კონცენტრირებული სამხრეთით, შემდეგ კი აღმოსავლეთით მოყოლებული ერთმანეთს ენაცვლებოდა სამგზავრო ნავმისადგომები, ნავთობის ნავსაყუდელი, საკაბოტაჟო ნავსადგური.

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)



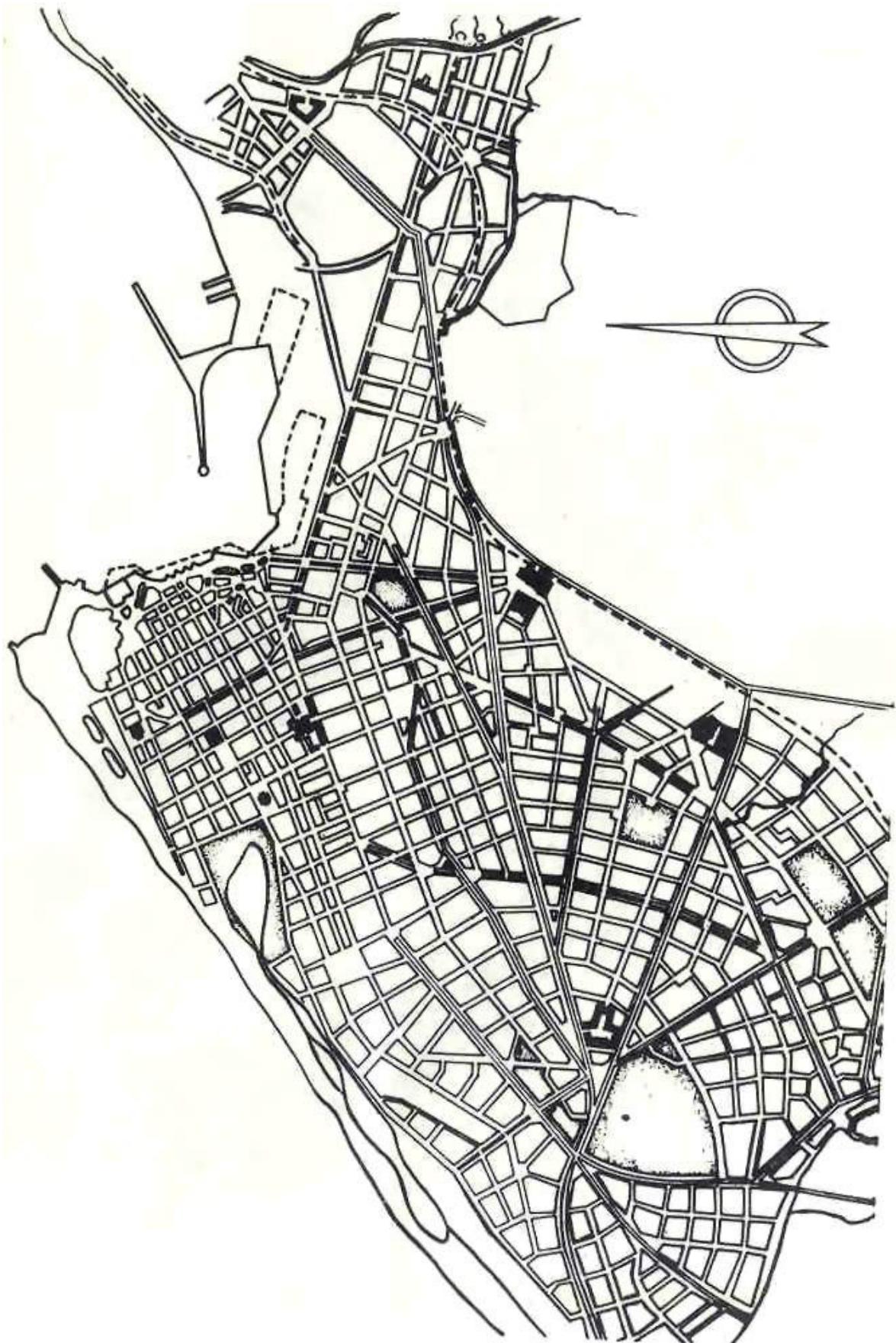
4.5. ქ. ბათუმის განვითარების 1927 წლის სქემა

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 ქალაქებეგმარებითი საქმიანობა იმ დროისთვის ისაზღვრებოდა ცალკეული გეგმარებითი კვანძების გადაწყვეტის მოსაზრებებით, ბათუმი უკვე 1925 წელს შეუდგა ქალაქის განვითარების 25 წლიან პერსპექტივაზე გათვალისწინებული სქემის შედგენას (ილუსტრაცია 4–5).

ილუსტრაცია 4-5

ქ. ბათუმის განვითარების 1927 წლის სქემა



სქემის შემუშავებას ხელმძღვანელობდა ინჟინერი **დ. სვიშევსკი** (Д. Свищевский) – მაღალკვალიფიციური სპეციალისტი და **ბათუმის** პრობლემატიკის ზედმინევნით მცოდნე; თუმცა სქემის გადაწყვეტებს 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, – „**სტეპანვკაში**“. აქვე იგ-ეგმებოდა 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 ქალაქების მარებითი გადაწყვეტების 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 – **აქარის** (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.

ილუსტრაცია 4-6

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 მისაწვდომობის 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 განივების გეგმარებითი ხერხებით, რაც აუცილებლად იქნა მიჩნეული ბათუმის ცხელი და ნოტიო კლიმატური პირობებისთვის.

განსილულმა პროექტმა დაიმსახურა მაღალი შეფასება; ის წარმოადგენდა ეტაპურ მოვლენას ბათუმის და, საერთოდ, საქართველოს ქალაქების კვარტალების დაგეგმარება ითვალისწინებდა მაქსიმალურ ქუჩა-გზების დიფერენცირებული ქსელის, პორტის ქალაქების კარტოგრაფიული როლის აღიარების, ეკოლოგიური პირობების გაუმჯობესებისა და საცხოვრებელი კვარტალებით განაშენიანების შემოთავაზების გამო. ამასთან ერთად, პროექტს ახასიათებდა საბჭოთა ქალაქების გეგმარებისთვის დამახასიათებელი უარყოფითი მხარეებიც – სქემატიზმი, გიგანტომანია, ტექნოკრატიული აზროვნება – მით უფრო, რომ ეს პროექტი დამუშავდა ინჟინერების 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. აგაბაძიანი, 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 ქალაქებისათვის; იგი გამსჭვალულია „ახლის“, პათოსით. სქემის თანახმად, ბათუმის ადმინისტრაციული და სოციალური ცხოვრების ცენტრი მკვეთრად ინაცვლებდა SW მიმართულებით, მასში აშკარაა კომპოზიციურ-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.

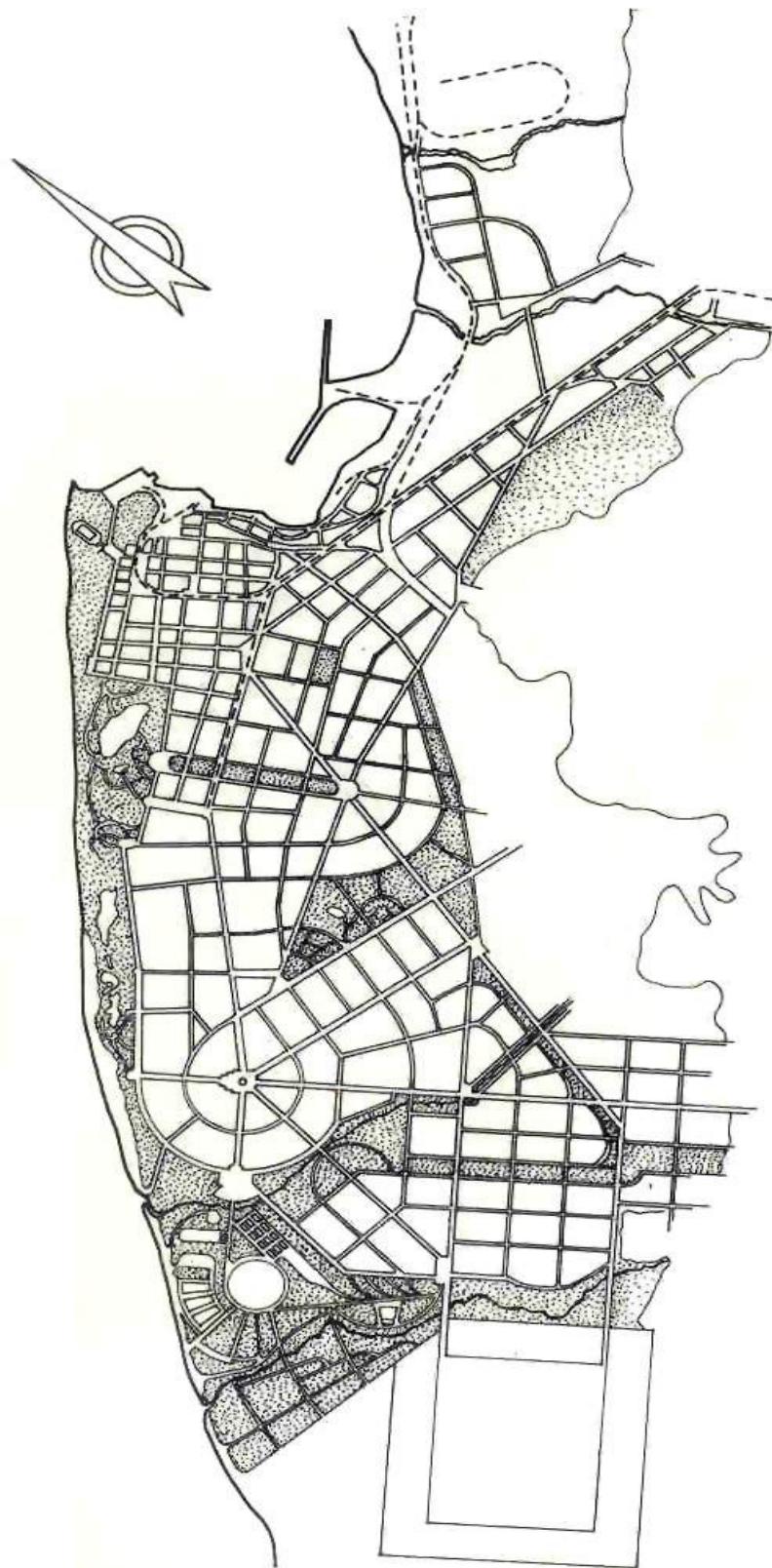
ყოველივე ამასთან ერთად, დღევანდელი გადასახედიდან, სქემას გააჩნდა დადებითი, ყურადსალები მხარეებიც – „ქველი ქალაქის“ ბირთვის შენარჩუნება; ზღვისპირა ბულვარის მძლავრი განვითარება და, საერთოდ, მწვანე მასივების ერთიანი ქალაქმაფორმირებელი სისტემის შემოთავაზება, ახალი კულტურულ-რეკრეაციული ბირთვის ჩამოყალიბება 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 სივრცითს-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.

ილუსტრაცია 4-7

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 ქალაქთმშენებლობითს გადაწყვეტას. მათგან ერთ-ერთი მთავარი იყო არსებული სამგზავრო სარკინიგზო სადგურის ლიკვიდირება და რკინიგზის ხაზის გადატანა **ი. ჭავჭავაძისა და თბილისის ქუჩებიდან მთისძირის ქუჩაზე**, ხორცულობინატის რაიონში. გამონთავისუფლებული **ი. ჭავჭავაძის ქუჩაზე** უნდა გადაქცეულიყო ფართე ხეივნად, საავტომობილო მოძრაობის შენარჩუნებით.

ფართოვდებოდა **ბათუმის პორტი**, ყოფილი საკაბოტაჟო ნავსადგურის ხარჯზე; სამგზავრო ნავსაყუდელების 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 აწეული 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 ქალაქთმშენებლობითი** 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 მაღლივი 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 საბაგირო 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 ქალაქებებმარებითი დოკუმენტაციის განახლების აუცილებლობა. 1967 წელს, საპროექტო ინსტიტუტი „საქალაქმშენახპროექტი“ შეუდგა ქ. ბათუმის ახალი გენერალური გეგმის შედგენას (პროექტის მთავარი არქიტექტორი რ. ხატიაშვილი). პროექტი დამტკიცდა 1970 წელს (იღუსატრაცია 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-ბაღები 140 ადგილზე და სკოლები 960 მოსწავლეზე. ტიპიზაციას ექვემდებარებოდა 500-ადგილიანი დასასვენებელი პანსიონატებიც.

1 სამუშაოები დაწყებული იყო 1967 წელს.

ილუსტრაცია 4-8

ქ. ბათუმის 1970 წლის გენერალური გეგმა

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

ზღვის მეტყველი ფასადის შესაქმნელად დაგეგმილი იყო 4 მრავალსართულიანი ტიპური სახლის ჩამნკრივება ზღვისპირა ბულვარის პარალელურად, სასტუმრო „ინტურისტიდან“ **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 გამნვანებისა და ქვეითთა გადაადგილების შესაძლებლობებს.

გენერალური გეგმის თვალშისაცემ ხარვეზიად რჩებოდა ქალაქის აღმოსავლეთ შემოსასვლელში დარჩენილი მსხვილი სამრეწველო ზონა.

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

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

პრინციპულია „ქალაქის ცენტრის“, ანუ საპროექტო ტერიტორიის ამ პროექტში იდენტიფიცირება. ეს ტერიტორია გამომდინარებს „ქალაქის გენგეგმის სქემიდან“ და ძირითადად მოიცავს ბათუმის ცენტრის დასავლეთ სანაპიროს, სილრმისეული შესვლით დასავლეთითვე და სამხრეთით. სავარაუდოა, რომ ამგვარი ხედვა წმინდა მხატვრულ-კომპოზიციური არგუმენტაციით იყო ნაკარნახევი და ბათუმის ქალაქტმშენებლობითს 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 **ბულვან-ტაბიეს** კონცხის განაშენიანება, როგორც ჩანს, ქუჩების ქსელის შესანარჩუნებლად, თუმცა ძეგლთადაცვითი 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, სიღნალი.

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 აღნერითა 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-მერეჯ-მენტის ისეთი ხერხები, როგორიცაა მოსახლეობის მონაწილეობა გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში, ურბანული ინდიკატორების შემოღება, SWOT-ანალიზი, ადგილობრივი ურბანული ლაბორატორიის ჩამოყალიბება.

„ხედვის“ არსებით ნაწილს შეადგენდა რეკომენდაციები ზონირებისათვის, რომელშიც აღნერილი 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 მიწათსარგებლობის 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, როგორიცაა:

- 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 ევოლუცია; ბათუმის არქიტექტურულ-მხატვრული სახე და სივრცითი წყობა და ა.შ.

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

დაცვითი ზონების საზღვრების აღწერა;

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

ქ. ბათუმის ისტორიული ნაწილის დაცვის ზონების რეზიმი;

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 მნიშვნელობია ობიექტების სიების შედგენა.

5. ქალაქის მართვის სამართლებრივი საფუძლები

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 მოწყობისა 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 მოწყობისა 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 **აქარის ა.რ.-ის** მთავრობის მიერ შექმნილი დროებითი კოლეგიური ადმინისტრაციული ორგანოს – **განაშენიანების რეგულირების საბჭოს** გადაწყვეტილებას.

№540 განკარგულების საფუძველზე, ქ. **ბათუმის** საკრებულომ 2007 წლის 27 სექტემბერს მიიღო დადგენილება №16–8 „ქველი 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 „ქველი ბათუმის“ მიწათსარგებლობის ზონის შექმნისა და მისი საზღვრების დადგენის შესახებ“, რომელშიც აღნერილი იყო ხსენებული ზონის საზღვრები. ეს საზღვრები კორექტირებულ იქნა ქ. **ბათუმის** საკრებულოს 2008 წლის 26 თებერვლის №2–2 დადგენილებით „თვითმმართველი ქალაქი ბათუმის ტერიტორიაზე „ქველი ბათუმის“ მიწათსარგებლობის 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 მრავალბინან¹ 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 მრავალბინან 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 გადაწყვეტილება; 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 მრავალბინან სახლად ითვლება სახლი, რომელშიც ბინების რაოდენობა ორს აღემატება.

6. ქალაქის მიწათსარგებლობის სტრუქტურა და ტენდენციები.

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

როგორც აღინიშნა, ბათუმი იმთავითვე, რუსთის იმპერიასთან შემოერთებისთანავე, ვითარდებოდა გეგმიურად, იმდროინდელ ქალაქი-მშენებლობითს თეორიასა და პრაქტიკასთან სრულ შესაბამისობაში. ისევე, როგორც რუსთის 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 მიწათ-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.ნ. „თავისუფალი დაგეგმარება“;
- საერთო-საქალაქო ცენტრის ნაკლებად გამოკვეთილი, დისპერსული ხასიათი;
- ქალაქის ისტორიულად ჩამოყალიბებული ნაწილის – „ძველი ბათუმის“ თავდაპირველი არქიტექტურულ-გეგმარებითი სახით შენარჩუნება;
- ქალაქის გეგმარებითს სტრუქტურაში მოედნების მეორეხარისხოვანი როლი;
- „მწვანე არქიტექტურის“ მნიშვნელოვანი ქალაქმაფორმირებელი როლი.

მიწათსარგებლობის 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 მიწათსარგებლობის 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 კომპინატი, ხის დამუშავებელი კომპინატი 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 „ჭარბას“ უწოდებდნენ. განაშენიანება, ძირითადად, საკარმიდამო ხასიათისაა. აქვე განთავსებული იყო სამრეწველო-სასაწყობო ობიექტები – ხორცულმბინატი, პურკომბინატი; სამკერვალო, ჩაისა და ავეჯის ფაბრიკები; ელექტროტექნიკური, ღვინის ჩამომსხმელი და მექანიკური ქარხნები; სასაწყობო მეურნეობები.

მეხუთე რაიონი მდებარეობს **გრიბოედოვის** ქუჩის დასავლეთით; თავდაპირველად ის მოიაზრებოდა 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.

ზემოხსენებული 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 გეგმარებითს-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

თანხმობის მიღებისთანავე, 2007 წლის 27 სექტემბრის №16-8 დადგენილებით, ქ. ბათუმის საკრებულომ გადაწყვიტა, რომ ქ. ბათუმის მიწათსარგებლობის 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 არალირებული ნაგებობები, გაათავისუფლის სივრცე ისტორიულად ჩამოყალიბებულ გარემოში დისონანსის შემტანი ნაგებობებისაგან, თავდაპირველი სახით აღადგინოს მისი ისტორიული გარემო და სხვა);
- გ) საინვესტიციო პროექტის განხორციელება განსაკუთრებული და მნიშვნელოვანია ქალაქთმშენებლობითი, 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 მიწისზედა ყველა სახის სართულები, მანსარდული სართულის ჩართვით. განაშენიანების სართულიანობის გაანგარიშებისას არ ჩაითვლება მიწისქვეშა სართული (სარდაფი, სათავსი) თუ მისი ჭერი განთავსებულია მიწის ზედაპირიდან არაუმეტეს 14 მეტრის სიმაღლეზე. უძრავი ქონების (ობიექტის) სიმაღლე გაიანგარიშება მიწის 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 მიწის 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“ მიწათსარგებლობის 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 ქუჩა** მხარე ბარათაშვილის ქუჩის კვეთამდე, **ბარათაშვილის 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 | ნახევრის პერიოდში, უპირობო აუკციონის წესით, საკუთრების უფლებით, გაიყიდა 22 ნაკვეთი, საერთო ფართობით 44.165 მ^2 . (ცხრილი 6-3).

ამ ნაკვეთების ფართობი ვარიერებს დიდ დიაპაზონში – 34 მ^2 -დან 18.800 მ^2 -მდე. აგრეთვე მერყეობს ნაკვეთების შესყიდვის დაყვანილი ფასი – $26 \text{ ლარიდან } 3\,097,8 \text{ ლარამდე } 1 \text{ მ}^2$ -ში.

ცხრილის მონაცემების საფუძველზე ჩატარებული გაანგარიშება მეტყველებს, რომ სხვაობა ნაკვეთების საწყის 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 ალმაშენებლისა და ტაბიძის ქუჩების კვეთაში განთავსებული 3.271 მ^2 ნაკვეთის შემთხვევაში**, როდესაც მიწა გაიყიდება თითქმის **8-ჯერ ძვირად, ვიდრე საწყისი ფასი ადგენდა.**

ამავე პერიოდში, კონკურსის ან პირობითი აუქციონის წესით გაიყიდა 20 ნაკვეთი, ჯამური ფართობით **$68. 661 \text{ მ}^2$** .

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 „**საქართველოს კონცეპტუალური წინადადება**“.

ცხრილი №6-3

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

№	მისამართი	წელი	ფართის ფაზა	საწყისი გასაყიდი ფასი (ლარი)		შეწყიდვის 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, ნისქვილკომბინატის 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 სადლელამისო ავტოსადგომის მომიჯნავედ	2006	600	27 000	45,0	28 000	46,7	103,8%
12.	ვაჟა-ფშაველას ქ. №81-ში №24 საბავშვო ბალის მიმდებარედ	2006	300	9 600	32,0	18 600	62,0	193,8%
13.	თამარ მეფის გზატკეცილზე ზღვის ნელის გამტკნარების ყოფილი კვლევით ინსტიტუტსა და რესტორან „ბერზეს“ 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.	მეტე 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°	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.	კობალაძის ქუჩაზე, თექვსმეტსართულიანი საცხოვრებელი სახლის მოპირდაპირედ	2008	3 271	2 000 000	611,4	2 020 000	617,5	101,0%

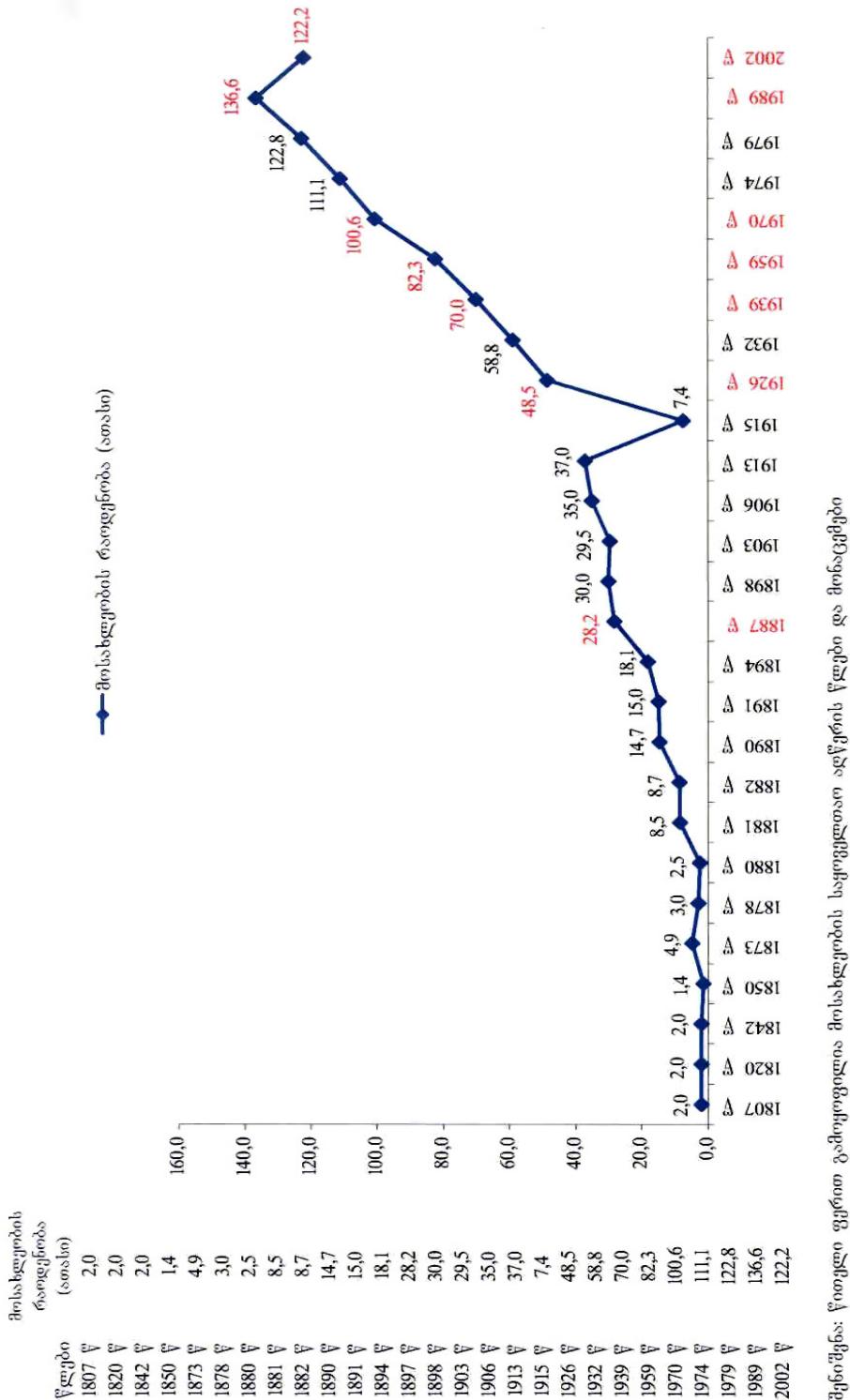
7. მოსახლეობა და დემოგრაფიული ფინდიციპი

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 აღნევდა – 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 მოსახლეობას 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** გაეშურა სხვადასხვა რანგის მენარები, კომერსანტები, ვაჭრები, მშენებლები, ხელოსნები და სხვა საქალაქო პროფესიების მქონე პირები. მიგრანტთა ნაკადის მნიშვნელოვან ნილს ქართული სოფლებიდან გამოსულები შეადგენდნენ.

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

1882 წლის 19 მარტის ამგვარმა აღნერამ 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 აღნერა 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% – „მეშ-ჩანობა“, 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 მეთოდიკა 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 პოსპიტალსა 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 („ახმედიე“)	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**, დიდი და ძირის ადგენს ბათუმელების ბინადრობის წინა ადგილებს, ანუ საიდან ჩამოვიდნენ ისინი.

მიგრანტთა გამოსვლის ადგილი	მამრ. სქ.		მდედრ. სქ.		ორივე	
	აბს.	%	აბს.	%	აბს.	%
რუსეთიდან და ბესარაბის 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
უცხობი	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 აღწერაში** 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 წარმოშობის (რუსი, უკრაინელი, ბელორუსი)	— 7.144;
— სომები	— 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 აღნევს, მათ შორის მამაკაცები – 18.800 (64%), ქალები – 10.745 (36%).

ძირითადი ეთნიკური სურათი ამ დროს შემდეგია:

— სლავები (პოლონელების გარდა)	— 7.244;
— ქართველები	— 6.684;
— სომხები	— 5.182.

ამ პერიოდში, მოსახლეობის რიცხობრივი დინამიკის თვალსაზრისით, **ბათუმს** სამხრეთ კავკასიაში ქ. **ბაქო**თუ შეედრებოდა. საგულისხმოა, რომ გაზეთი „კვალიც“ (1898, №2) და რევოლუციონერი **კლარა ცეტკინიც**, 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 ცხადჰყოფს, 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 აქარის 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 ბათუმში 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 შეეხმ ბათუმს, საქართველოს სხვა, ეთნიკურად მეტ-ნაკლებად ერთგვაროვან ქალაქებთან შედარებით (ბოლნისში მოსახლეობის კლებამ შეადგინა -33,6%, ახალქალაქში -35,1%, წალკაში -78,7%, დმანისში -60,5%, თბილისში -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%);
– იუგოსლავები	– 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 ტენდეციებს, 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 აღნერის მიხედვით, მისი მოსახლეობის 40,8 % – 49.844 ადამიანი – პირველი თაობის ბათუმელია. ამ მიგრანტების წინა საცხოვრებელი ადგილები შემდეგია:

– აჭარის რაიონები	– 24.687;
– გურია	– 8.088;
– დასტურებული	– 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 ქალაქ-ის 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 **დასტაციები** ქვეყნებიდან ჩამოსულთა (ძირითადად, რეპატრიიანტთა) რაოდენობა.

ზემოხსენებული მოწმობს, რომ კატაკლიზმების მიუხედავად, **ბათუმში** 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 მრავალობა და ეკონომიკური დინამიკა¹

ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით, **აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკა** ტრადიციულად ითვლება **საქართველოს** ერთ-ერთ განვითარებულ რეგიონად. ბუნებრივია, რომ ამ რეგიონში ქ. **ბათუმის** წამყვანი 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
სამენარმეო 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, მეტყველება	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 პერსონა- ლური მომსახურება	2270,9 1,1	1864,8 0,8	2030,0 0,9	1814,4 1,0	2690,6 1,16

სამენარმეო 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 წელიწდებული. 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 საწარმოო პოტენციალითა და, რაც მთავარია, საკურორტო-რეკრეაციული ფუნქციების განვითარებით.

სამენარმეო 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** სამენარმეო სფეროში დასაქმებულთა უდიდესი წილი მოდიოდა ტრანსპორტზე, სასაწყობო მეურნეობასა და კავშირგაბმულობაზე (21,2%), შემდეგ 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, ელექტროენერგიის წარმოება 13,5%-ით, წყლის დაგროვება, გაწმენდა 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 **გუდაურთან 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 საწარმოების 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 პერიოდისათვის.

სახელმწიფო ბიუჯეტის შემოსავლებისა და ხარჯების სტრუქტურას ასახავს ქვემოთმოყვანილი 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.

ცხრილ № 8-4.

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

საბანკო დაწესებულებათა 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 საინიცირო-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 აშეკრად 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	საჰერო
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	საჰერო
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 მოგვავს 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 შეადგინდა 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“ სახელმოდებით იყო ცნობილი. ამ ხაზის იდეა სარკინიგზო მიმოსვლის მეშვეობით **სამხრეთკავკასიის ახლადშემოერთებულ ოლქებში** რაც შეიძლება ღრმად შეღწევაში მდგომარეობდა.

საძიებო სამუშაოების შედეგად ჩამოყალიბდა სამხრეთი ხაზის ხუთი ძირითადი ვარიანტი; მათ შორის მეოთხე ითვალისწინებდა **ბათუმიდან** მდ. **ჭოროხისა** და **ოლთურის** 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 სანინააღმდეგოდ, „უზენაესი ხელისუფლების“ აზრის გათვალისწინებით, მიღებულ იქნა სამხრეთის ხაზის ტრასირების სხვა ვარიანტი: **ტფილისი-ბორჩალო-აღავერდი-კარაკლისი-ამამლუ-ჯავაური-აღეჯსანდროპოლი.** 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 აქტუალურად ითვლებოდა „ბათუმი-ტრაბზონის 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 ქალაქმაფორმირებელი როლიც ახასიათებდა. რკინიგზის სამგზავრო სადგური განთავსებული იყო ქალაქის ცენტრალურ ადგილზე – იმდროინდელი ქალაქთმშენებლობითი 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 ღებულობს 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 ჩაეწერებოდა „ბათუმ-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 „წერტილოვანი თავისუფალი ეკონომიკური ზონების“ შექმნა, რომელიც შეიძენს „ლოჯისტიკურ-ცენტრის“ (ტვირთების შემკრებ-გამანანილებელი საკვანძო საწარმოების ფუნქცია) მნიშვნელობას. გასათვალისწინებელია, რომ თანამედროვე ნავსადგური არა მხოლოდ ბუნებრივი თუ ხელოვნური ყურეა, არამედ ასეთ ყურეებსა თუ გემთსაყუდლებში განლაგებული საინუინრო ნაგებობების, საწყობების, თხევადი ტვირთი-სავების, მაცივრების, დამხმარე საწარმოების, 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 როლებადაც გვევლინება. ამასთან, **ბათუმის** პირობებში გასააზრებელია პორტის სპეციალიზაციისა და მისი ტერიტორიულ-ფუნქციური განვითარების დაგეგმვის შერწყმა ქალაქის მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმასთან.

9.1.5. საპარკო 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 საპარკო 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 წონა (ტ)	აეროდრომის მაქს.სიმაღლე ზღვის დონიდან (მ)	აეროპორტის კლასი	აეროპორტის სტატუსი
თბილისი	ბათუმი (ძველი)	ხა-დბ 2400 x 45 2200 ხ 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
წრილები, 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, როგორიცაა მობილური ტელეფონი და ინტერნეტი. მით უფრო, რომ ქ. ბათუმი დაფარულია ფიჭური სატელეფონო კავშირგაბმულობით; ქალაქში მოქმედებს რამდენიმე ოპერატორი – **მაგთი, კეოსელი** და სხვა.

9.3. საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურა

9.3.1. წყალსადენ-კანალიზაცია

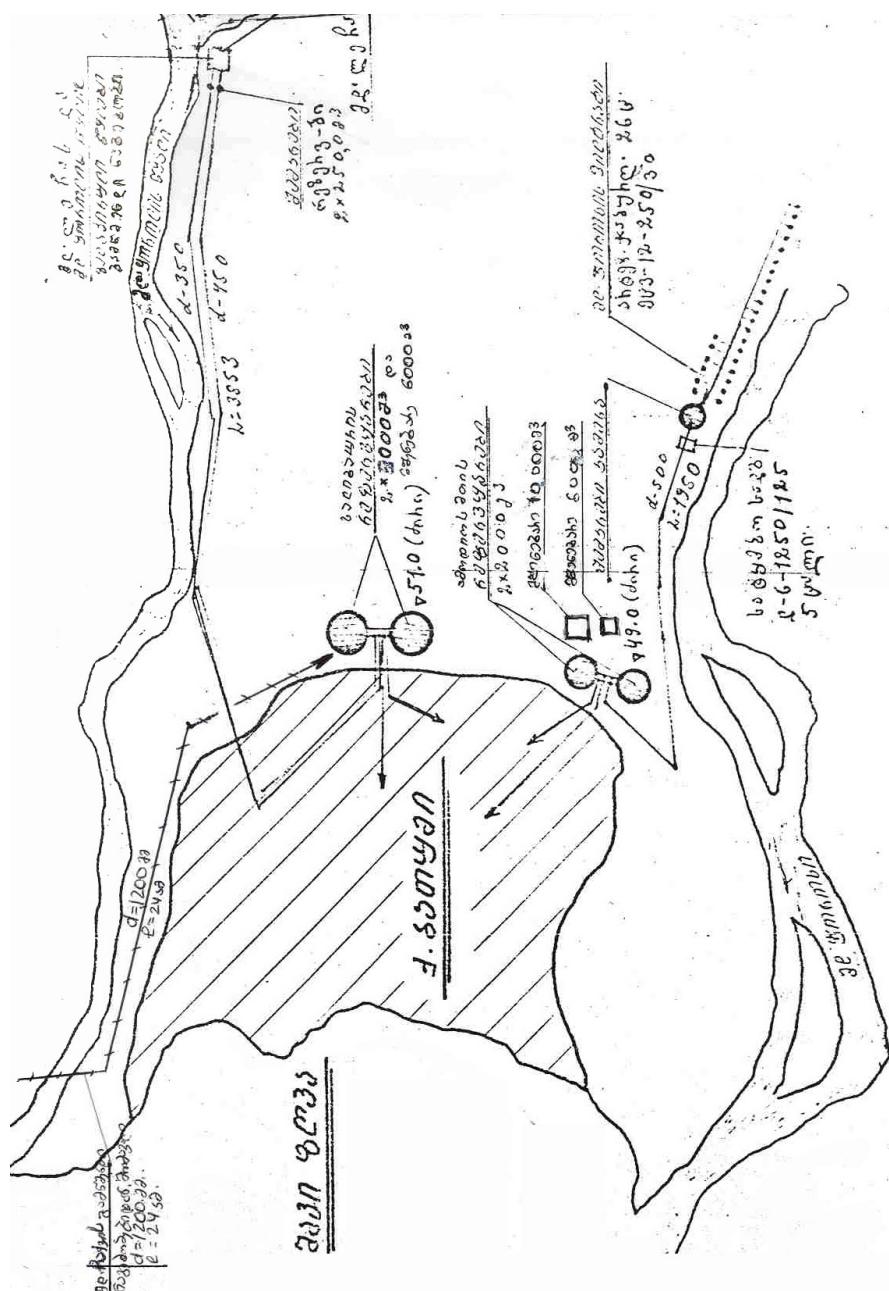
დღეისათვის ქ. ბათუმი განიცდის სასმელ-სამეურნეო წყლის დეფიციტს. ქალაქს ემსახურება სასმელ-სამეურნეო, ხანძარსანინაალმდებო და ტექნიკური წყალსადენის ერთიანი სისტემა (ილუსტრაცია 9.3.1), რომელიც დიდწილად ამორტიზირებულია. დღევანდელ პირობებში ქ. ბათუმს გააჩნია წყალმომარაგების რამდენიმე დამოუკიდებელი წყარო.

მდ. ჭორობის მარჯვენა ნაპირზე განლაგებული წყალსადენის სათავე ნაგებობები – წყალაღება ხორციელდებოდა არტეზიული ტუმბოების საშუალებით. 30 ცალი ჭაბურღილიდან წყალი ელექტროენერგიის მეშვეობით მიეწოდებოდა შემკრებ რეზერვუარში, საიდანაც მეორე აწევის სატუმბო სადგურის საშუალებით, დაქლორილი, $\varnothing=1\text{ 200}$ მმ. მილდენით მიეწოდებოდა ქალაქის 2×3000 მ³ არსებულ რეზერვუარებს, იქიდან კი ქალაქის ქსელს. მდ. ჭორობის სათავე ნაგებობების წარმადობა იყო 1000 ლ/მ – ანუ 86 400 მ³ დღე-ლამეში. **ჭორობის** სათავე ნაგებობების მუშაობისათვის საჭირო ელექტროენერგიის ჯამური ხარჯი ტოლია ს,0 მგ. ვატ/წთ (წლიური მოთხოვნილება 26,.28 მლნ. კვტ/წთ). **ჭორობის** სათავის 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 ლეჩას 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 მიღების დიამეტრია 800 მმ. წყლის საშუალო წამური ხარჯია 250 ლ/ს (21 600 მ³/დღ.ლ.). აღნიშნული წყალსადენის სისტემა ნაკლებად ენერგო-მომხმარებელია 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



ნეარო: ს.ს.ი.პ. ცენტრი საქაომუნპროექტი (2003 წ.).

იმის გამო, რომ მდინარეების, **ყოროლის წყლისა** და **ლეჩას** აუზში ციტრუსებისა და ჩაის პლანტაციებში შეპქონდათ 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.დ.), რომლებიც განლაგებულია სოფთ. **ხალას** მიდამოებში 84–94 მ სიმაღლეზე ზღვის დონიდან. საიდანაც სათანადო გაწმენდისა 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 დღისათვის წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად წყალმომარაგების წყაროს ქ. ბათუმისათვის, **ჭორობის** წყალსადენის უმოქმედობის გამო.

ქ. ბათუმში მოქმედებს და შედარებით კარგ მდგომარეობაშია **სალიბაურის** 2 ც., 3000 მ³ მოცულობის სამარაგო რეზერვუარები და **ამოდიოს** 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 ხანძარსანიალმდეგო წყალმომარაგების ქსელის ნორმალური მუშაობისათვის.

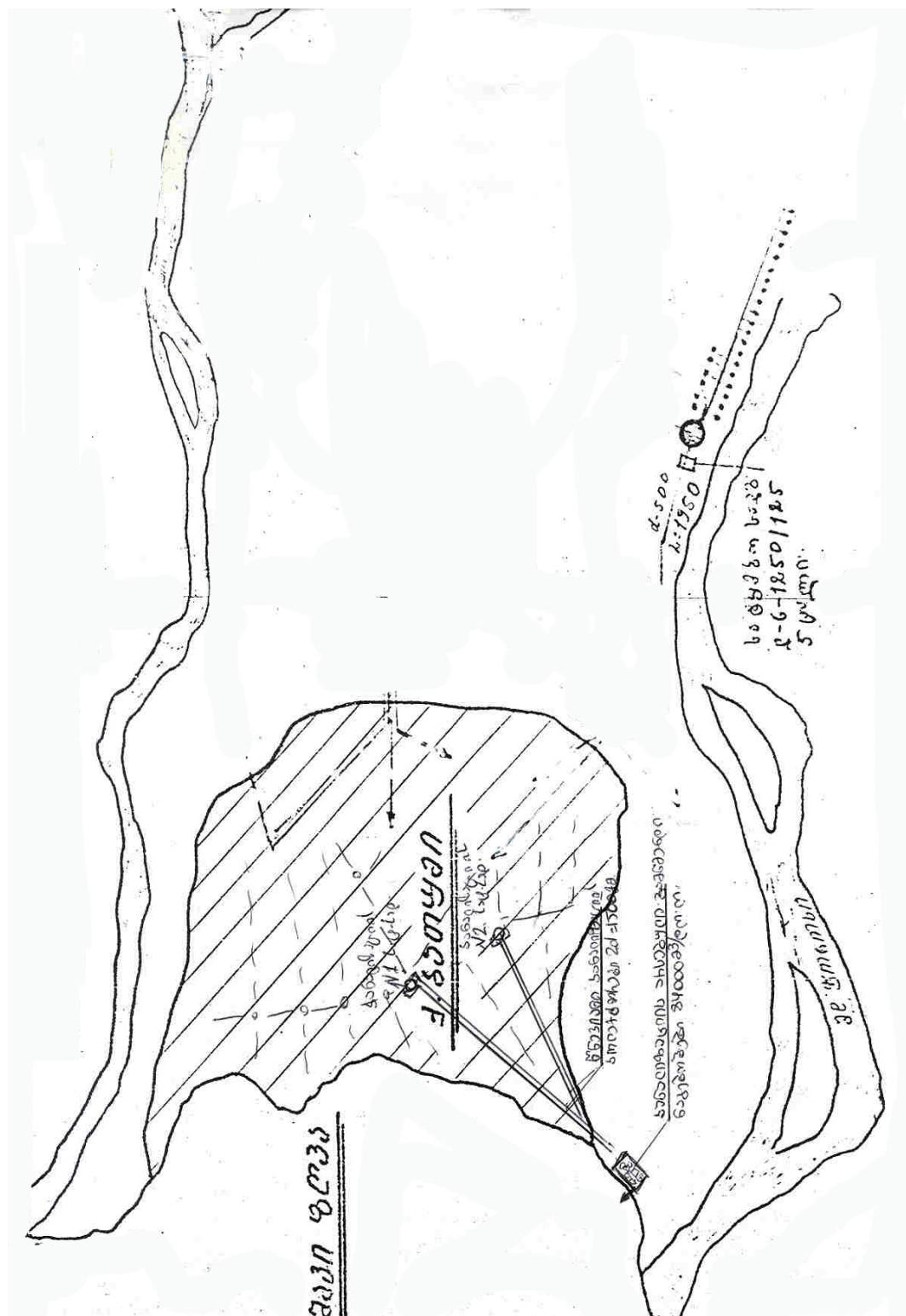
მძიმე მდგომარეობაა ქალაქის ქსელებში – საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში ქალაქის შიგა გამანანილებელი ქსელები ამორტიზებულია. არის ხშირი ავარიები. ქსელის მილდენები მოწყობილია ძირითადად ფოლადის მილებისაგან. გრუნტის წყლებისა და ელექტროექიმიური კოროზიის გამო ისინი იქცნენ წყლის კარგვების ძირითად წყაროდ. ასევე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

ყოველივე ზემოთ მოყვანილიდან გამომდინარე, რეაბილიტაცია–აღდგენას საჭიროებს როგორც ქ. ბათუმის წყალსადენის სათავე ნაგებობები, ასევე ქალაქის გამანანილებელი ქსელები.

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

ილუსტრაცია-9.3.-2

ქ. ბათუმის ფეკალური კანალიზაციის სქემა



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

სამეურნეო-ფეკალური საკანალიზაციო ჩამდინარე წყლები, თვითდენითი ქსელებითა და კოლექტორებით გროვდება ორ არსებულ №1 და №2 კანალიზაციის სატუმბო სადგურებში, საიდანაც წნევიანი ფოლადის მიღდენებით $2\text{დ}=1000$ მმ. გადაიტუმბება ქალაქის სამხრეთით,

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

გამწმენდი ნაგებობების ფუნქციონირება ითხოვდა ელექტროენერგიის დიდ ხარჯს – დაახლოებით 600–800 კვტ/სთ (საქლორატოროს, პირველადი და მეორადი სალექრების ლამსაფხეცების მუშაობისათვის და ა.შ.). დღეისათვის ეკონომიკური და ენერგეტიკული კრიზისის გამო, გამწმენდის ფუნქციონირება შეწყვეტილია, მწყობრიდან გამოსულია და გაძარცულია ძირითადი ნაგებობები. ჩამდინარე ფეკალური წყლები, ყოველგვარი განმენდისა 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-ალდგენის სამუშაოების (განსაკუთრებით ქალაქის ცენტრი, ე.ნ. 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 მოწყობილ სანიაღვრე არხებით, ყოველგვარი განმენდის გარეშე ჩაედინება შავ ზღვაში. არხდება სანიაღვრე არხების ამონმენდა. 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 წვიმიმღებ 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 ელექტროენერგია იხარჯება მათ გადატუმბვებზე და ა.შ.

10. გამოცვალება, კათილომენური და ეკოლოგიური სიტუაცია

ქ. ბათუმის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის შედგენისას, სხვა რიგ მნიშვნელოვან ქალაქებით საკითხებთან ერთად, არსებითი ადგილი ენიჭება ქალაქის ტერიტორიის გამნვანებისა და რეკრეაციული რესურსების ორგანიზაციის საკითხს. ქ. ბათუმის გამნვანების არსებული მდგომარეობის განხილვას, ქალაქის ისტორიული წარსულის მოკლე რეტროსპექტული ექსკურსით დავიწყებთ.

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** – პამიდ 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 კაშვაშა უოლოსა და აგურისფერ-წითელი 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 რენტაბელურია ჩაის კულტურისა და ციტრუსების ფართო მასშტაბით კულტივირება.

ექსპედიციის მიერ იაპონიიდან ჩამოტანილმა ბამბუკმა ბათუმის მხარეში ჰქოვა 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 კეთილმოენებული არსებული პარკები, გაშენდა ახალი სკვერები და ბულვარები. მიუხედავდა 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 ბალი 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 საბაგირო გზით, რომლის ქვედა სადგური უნდა განთავსებულიყო ბარათაშვილის სკვერში. ამ პარკის მშენებლობა დაიწყო, მაგრამ შემდეგ შეჩერდა და საბოლოოდ აღარ განხორციელდა. ეს იდევ შესაძლებელია მხარდაჭერილი და გათვალისწინებული იქნას ბათუმის მიწათსარგებლობის 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 შეჰქმატებს ქალაქის რეკრეაციულ პოტენციალს.

ზღვისპირა პარკი მდებარეობს ზღვის სანაპირო ზოლის გასწვრივ და ქ. ბათუმის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ღირსშესანიშნაობას წარმოადგენს. ზღვისპირა პარკის მოწყობა დაიწყო ჯერ კიდევ 1884 წელს. თავდაპირველად, ტერიტორიის შეზღუდულობისა და ზღვის ნაპირის სიახლოვის გამო მასში ორი სასეირნო ხეივანი იყო მოწყობილი. მხოლოდ 1895 წელს, როდესაც ზღვამ რამდენადმე უკან დაიხია და სანაპირო გაფართოვდა, შესაძლებელი გახდა პარკის ტერიტორიის გაზრდა და პლაჟის მოწყობა. 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 სუბტიროპიკული 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 ხვიარა მცენარეები და ნაკლებია გამწვანებული ფანჩატურები. ზღვისპირა პარკის ახალ ნაწილში ჯერ კიდევ ცოტაა მსხვილვარჯიანი 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. ყურადსალებია 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 მიწა, რომლის შემადგენლობაში ძირითათად 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 (**ნური-გიოლი**), რომელიც ამჟამად ძალზე დაბინძურებული და სავალალო ეკოლოგიურ მდგომარეობაშია. მოპოვებული ინფორმაციით, ამ ტბას დახშული აქვს კავშირი ზღვასთან, რაც უარყოფითად მოქმედებს ნლის ბუნებრივ მიმოქცევაზე. ასეთივე ცუდ მდგომარეობაშია იქვე განთავსებული მცირე ზომის ტბა, რომელიც უყურადღებოდ არის მიტოვებული და ივსება სამშენებლო ნაგვითა და სხვადასვევა სახის ნარჩენებით. ამ ტბა-საც დახშული აქვს კავშირი, როგორც ზღვასთან, ასევე ნურიენ გიოლის ტბასთან.

ბათუმიდან 9 კმ-ში, ზღვის სანაპიროზე, ულამაზეს ადგილას – მწვანე კონცხზე გაშენებულია მსოფლიოში ცნობილი **ბათუმის ბოტანიკური ბალი**, რომელიც ფლორის უმდიდრესი ნაკრძალია. ბათუმის ბოტანიკური ბალი დაარსდა 1881 წელს ცნობილი რუსი ბოტანიკოსისა და ფლორის დიდი მცოდნის, პროფ. **ა. ნ. კრასნოვის** მიერ. თავდაპირველად მისი ტერიტორია 60 ჰა-ს მოიცავდა. ბალი იყო დაგეგმარებული ლანდშაფტურ-გეოგრაფიული პრინციპით. ბოტანიკური ბალის ძირითად ამოცანად პროფ. **ა. ნ. კრასნოვს** მიაჩნდა სამეურნეოდ სასარგებლო სუბტროპიკული და ტროპიკული ნარგავების აკლიმატიზაცია. ბოტანიკური ბალის ტერიტორიაზე განთავსებულია 10 ფლორისტული განყოფილება, ორი პარკი – ზედა და ქვედა, საცდელი ნაკვეთები და სათბურები. ბოტანიკური ბალის ფართობი ამჟამად 188 ჰა-ს მოიცავს. ბალში არის 9 განყოფილება, რომელშიც წარმოდგენილია მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონის: ახალი ზელანდიის, ავსტრალიის, ჰიმალაის, მექსიკის, აღმოსავლეთი აზიის, ჩინეთი 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 ბალში წარმოდგენილია სუბტროპიკული ნარგავების 1200-ზე მეტი ჯიში.

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 კიდეც ეს მაჩვენებელი. ქ. ბათუმის გამწვანების საკითხებს მერიის კეთილმოწყობის სამსახური კურირებს, ხოლო სანაპირო პარკს თავისი ადმინისტრაცია ჰქონდა.

მერიის კეთილმოწყობის სამსახურის მონაცემებით ქ. ბათუმის ქუჩების გამწვანების მეჩერიანობა 60%-ს შეადგენს. აამდენად 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. ცქ. ბათუმის საკრებულოს 2007წ. 28.12 №163 განკარგულების „ქ ბათუმის ტერიტორიაზე მიწის 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 მოწოდებული 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 შექმატებს.

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 ჭყორს, ოლეანდრას. 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 ლაგრსტრემია, განსაკუთრებით საცხოვრებელი სახლების მიმდებარე ტერიტორიებზე, მაგრამ ბოლო პერიოდში ლაგრსტრემიას თითქმის ყველგან შეეყარა სოკოვანი დაავადება, რომლის აღმოფხვრა ძალიან უჭირთ, ამდენად ეს მცენარე ბევრ ადგილას სამწუხაროდ ფუჭდება და იღუპება. ვფიქრობთ ამ პრობლემის გადაჭრაც სასწრაფო და რადიკალურ ქმედებებს საჭიროებს.

ნამდვილად აღსანიშნავი და ყურადსალებია ის ფაქტი, რომ ახალი ტერიტორიების გამწვანება, არსებულის რეკონსტრუქცია და ტერიტორიების ახალი მცენარეებით გამდიდრება, ხორციელდება დენდროლოგიური პროექტის გარეშე, მხოლოდ ზეპირად შედგენილი ხარჯ-თაღრიცხვის საფუძველზე. აქვე უნდა დავამატოთ, რომ ქ. ბათუმში უკვე მრავალი წელია არ ჩატარებულა მწვანე ნარგავების ინვენტარიზაცია, ამდენად თუ მერიის კეთილმოწყობისა და გამწვანების სამსახურის ზეპირსიტყვიერ ინფორმაციას დავეყრდნობით, 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 კვარტალშიდა 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-ბალად, საჭიროა უფრო გაფართოვდეს მწვანე მშენებლობის ნარმოება, კერძოდ, უკვე სტატუსმინიჭებული ზოგიერთი ქუჩის გაზონებისა და სკვერის ძირები 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. მიზანშენონილია 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 ქალაქებრე გამწვანებული ტერიტორიების მიმართ;
- ბათუმის გამწვანების საკითხები მიზანშენონილია განხილული იქნას კომპლექსურად – კლიმატურ-გეოგრაფიული, ეკოლოგიური, რელიეფური, სანიტარულ-ჰიგიენური და სხვა თავისებურებების გათვალისწინებით. უნდა შეიქმნას გამწვანების ერთიანი სისტემა, რომელიც ქალაქებრებითი ხერხების გამოყენებით დასახავს იმის წინაპირობას, რომ **მწვანე კონცხის** გამწვანებული მასივი და **ბათუმგორის პარკი** მომავალში დაუკავშირდება ქალაქს.

მენეჯმენტის გაუმჯობესების მიზნით მიზანშენონილად მიგვაჩნია შემდეგი ქმედებების გაფარება:

- 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, მიზანშენონილია უცხოეთიდან მცენარეების ჩამოტანის პროცესის თანდათანობით შემცირება და ძალისხმევის გადატანა ძველი სანერგების აღდგენა-რეკონსტრუქციაზე (თუკი ფიზიკურად სადმე არის შემორჩენილი), ან ახლის მშენებლობაზე. პირველ ხანებში შესაძლებელია სანერგების მოწყობა თუნდაც **ბათუმის პოტანიკური ბალის ბაზაზე**.

11. საზოგადოებრივი და სოციო-კულტურული დაცივულების 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:					
	დაწყებითი	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.	საღამოს 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 პროგესიული 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 იძნეს საერთაშორისო თუ ნაციონალური მასშტაბის სამეცნიერო და კულტურული ღონისძიებების ცენტრის ფუნქციებსაც – კონფერენციები, სამუსიკო ფესტივალები, სილამაზის კონკურსები და ა.შ., რაც ქალაქს ახალ, მეტად მნიშვნელოვან და პრესტიულ ფუნქციას ჰქმატებს 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. ექსპურსიების რაოდენობა	346	439	344	670	866
დამთვარიელებელთა რიცხვი (ათ. კაცი)	4471	9300	9804	10340	8100
6. ბიბლიოთეკები - სულ	14	13	13	13	14
ეგზმპლარების 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
კრიკიტის 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
ბალაზის 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: საპლიაზო	4	4	5

ეს მონაცემები კომენტარს საჭიროებს. უპირველესად, ყურადღებას იპყრობს ის გარე-მოება, რომ **ბათუმს**, ამ საზღვაო ქალაქს არ გააჩნია იახტ-კლუბი და არც ერთი ოლიმპიური სტანდარტის საცურაო აუზი. არ შეიძლება შეშფოთებას არ იწვევდეს სპეციალიზებული სპორტული თამაშებისთვის განკუთვნილი დარბაზების რაოდენობის შემცირება 5-დან 1-მდე და 24×12 სტანდარტული დარბაზების რაოდენობის შემცირება 16-დან 6-მდე. **ბათუმში** არ არსებობს ძალისნობის 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, სახინკლები, 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** მიწათსარგებლობის გენერალურმა გეგმამ უნდა გადაწყვიტოს არა ხოლო დაფუძნებურთო 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 ღონისძიებებზე 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 მდგრადარეობა

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 პორტან 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** ტექინიკურტარიზაციის 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 საშუალო 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 აღნევს, 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 შეკეთება-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 ბინათმე-საკუთრებს მეტად გაუჭირდათ ამ მცირედი თანამონაწილეობის თანხების შეგროვებაც კი. ქ. ბათუმის საკრებულომ, თავის 2008 წლის ზემოხსენებული დადგენილებით, შეამცირა ბინათ-მესაკუთრებული 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 სახართალრიცხვო 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. ძალაქის განვითარების ზოგადი და დარგობრივი პროცენზი

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, საბჭოთა პერიოდში ჩიხური მდგომარეობიდან ის გადაიქცა საერთაშორისო მგზავრთვადაზიდვებისა და ტვირთბრუნვის რეგიონულ კარიბჭედ. **ბათუმის** ამგვარი მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაიზრდება **საქართველოს** განსახლების ე.წ. „სამხრეთის დერძის“ ფორმირებისა და ამოქმედების კვალობაზე.

ამასთან ერთად, **ბათუმი** მეტ-ნაკლებად თვითქმარი 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 მიმზიდველობოს 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 არჩამოუვარდება.

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 ლირსეული 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-ლოგისტიკური კვანძი;
- კულტურულ-საგანმანათლებლო ცენტრი;
- სოფლის მეურნეობის პროდუქციის გადამუშავება.

14. ქალაქის ტერიტორიის სარეკომენდაციო ადგინისტრაციული დაყოფა და საზღვრები

ქალაქის სტრუქტურულ-ტერიტორიულ ერთეულებად დაყოფა მჭიდრო კავშირშია თანამე-დროვე თვითმმართველობის ფილოსოფიასთან; კერძოდ, მის ისეთ ორგანულ ნიშანთვისებასთან, როგორიცაა **სუბსიდიარობა**. როგორც ცნობილია, თვითმმართველობის თეორიაში **სუბსიდიარობა** მოიაზრება, როგორც მმართველობის ფუნქციების უფრო დაბალ დონეზე გადაცემა რაც შეიძლება ახლოს მოქალაქეებთან, რომლებსაც ძალუდო 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 თვალ-საზრისით, მეთოდოლოგიურად მნიშვნელოვანია მთელი რიგი ფაქტორების გათვალისწინება. ამ ფაქტორებს შორის უმთავრესია:

- ტერიტორიის ოროგრაფია (რელიეფი, ჰიდროქსელი, ბუნებრივი მიჯნები);
- ისტორიულად ჩამოყალიბებული ტრადიცია (რომელიც ხმირად 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, წერტილოვანი, საკარმილო);
- კულტურული მემკვიდრეობოს ობიექტების კონცენტრაცია;
- საინჟინრო-ტექნიკური და სოციალურ-ულტიურული ინფრასტრუქტურა (ქალაქებრავებითი მიკრორაიონირება, საინჟინრო ქსელების სისტემა და ა.შ.);
- მოსახლეობის ჩამოყალიბებული სოციალურ-ტერიტორიული გათავისებული ერთობის არსებობა (natural community, „უბანი“);
- მენტალური რეკები;
- პერსპექტიული განვითარების პირობები;
- ქალაქის ტერიტორიითი 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 მოწმდება 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“ მიწათსარგებლობის ზონის საზღვრებთან და არც წინამდებარე მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის პოზიციებთან. ეს კი იმას მიუთითებს, რომ მუშაობა ქ. ბათუმის ადმინისტრაციულ დაყოფაზე უნდა გაგრძელდეს ზემოთმოყვანილი მეთოდოლოგიური პოზიციების გათვალისწინებით.

15. ქალაქის სივრცითი ცურვა, 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-წარმომქმნელ როლთან. ამ ორმა ფაქტორმა განაპირობა ბათუმის ურბანული სივრცის მკაფიო ფუნქციური ზონირება. ეს ზონირება თავის დროზე გამართლებული იყო ნავთობგადამუშავებელი 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 იმ-თავითვე, XIX საუკუნის 80-ანი წლებიდან, ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციის საფუძველზე ვითარდებოდა, რამაც მისი სივრცითი წყობის თავისებურება განაპირობა. ამ წყობის ჩონჩხს მართულთხა კონფიგურაციის კვარტალების ბადე წარმოადგენს, რომელსაც ხორცი შეასხა პე-რიმეტრულმა განაშენიანებამ. ეს ქალაქის ის ნაწილია, რომელიც დღეს „ძველი ბათუმის“ სტა-ტუსსა ატარებს და დაცულია სახელმწიფოს მიერ.

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

ქ. ბათუმში ცენტრალური, საზოგადოებრივი ფუნქციების ნაკლები კონცენტრირება ურ-ბანული ქსოვილის რომელიმე კონკრეტულ მონაკვეთში სრულად კომპენსირდება ზღვისპირა ბულვარის განსაკუთრებული მნიშვნელობით და მიმზიდველობით. ზღვისპირა ქალაქები-სთვის ზოგადად დამახასიათებელი ეს თვისება ბათუმში თავის მწვერვალს აღწევს. ეს ის საზოგადოებრივი სივრცეა, რომელიც დიდწილად განსაზღვრავს ბათუმის, როგორც ტურ-ისტული ცენტრის, ხიბლს. ბათუმის ბულვარის, როგორც მეტად ინტენსიური საზოგადოე-ბრივი სივრცის, არსებობა გარკვეულწილად ახდენს ბათუმის პლაზის შედარებით ნაკლები კომფორტულობის კომპენსირებას ზღვის პირას დასვენების ადგილის შერჩევის დროს. ეს გარემოება განსაკუთრებით აქტუალურია ახალგაზრდობაში, რომელთათვის ზაფხულის და-ვენება წარმოუდგენელია ჩამოყალიბებული თუ ახლადშეძენილი სოციალური ქსელებისაგან იზოლირებულად.

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

16. ურჩაცელი განვითარების ტენდენციები, პროგლემები 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-გეგმარებითს ევოლუციაში, უძრავი ქონებისა და მიწათსარგებლობის სფეროში.

ამ თვალსაზრისით, უწინარესად, აღსანიშნავია **საბჭოთა კავშირის** ერთიან სამეურნეო-ეკონომიკურ სისტემაში ჩართული მრეწველობის ობიექტების კვდომა; რაც, მიწათსარგებლობის თვალსაზრისით, მეტად ფასეული ტერიტორიების ქალაქებისა მონვერსის 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 მოითხოვა.

არანაკლებ პრობლემატურია ქ. ბათუმის ადმინისტრაციული საზღვრების ფარგლებში სარკინიგზო მეურნეობის მდგომარეობა და განვითარების პერსპექტივები. გადაწყვეტელი 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 გეგმარებითს 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. **ჭორობზე ბათუმის** სანაპიროს მკვებავი მყარი ნატანის გადამკეტი ჰიდროელექტროსადგურების კასკადის მშენებლობა.

თვით ბათუმის ტერიტორიაზე ჰიდროელექტროგიური 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 განმვალობაში ქ. ბათუმის დაუძლეველ პრობლემად რჩებოდა ქალაქის წყალმომარაგებისა და სამეურნეო-ფერადური 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 ამბათურებს პოლიგონის შემომზღვდავი, მდ. **ჭოროხის** გასწვრივ არსებული საყრდენი კედლის მდგომარეობა, რომელიც დასრულებას საჭიროებს.

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

ბათუმის რანგის ქალაქისათვის დიდ პრობლემად უნდა ჩაითვალოს მძლავრი სპორტული ბირთვის არარსებობა. **ბათუმის** „დინამოს“ სტადიონის გაუქმებას წინ არ უძლვოდა 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 ნაგების არარსებობა მეტად უარყოფითად მოქმედებს ქალაქის ბრენდსა და მის „ზღვის ფასადზე“.

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

ქ. ბათუმის ურბანული განვითარებისსა სოფორტული განვითარების შემთხვევაში

დადებითი მხარეები და შესაძლებლობები

1. საკურორტო რესურსები.
2. ქალაქ-კურორტის სტატუსი.
3. ტურისტული ინფრასტრუქტურა.
4. ურბანული კულტურის ტრადიციები.
5. ინტენსიური კულტურული ცხოვრება.
6. მულტიმოდალური სამგზავრო და სატვირთო სატრანსპორტო კვნძი.
7. მაღალი პოტენციალის ლოგისტიკური კვანძი
8. **აჭარის** საკურორტო-სარეკრეაციო ზონაში ცენტრალური მდებარეობა.
9. ზღვისპირეთისა და მთის საკურორტო რესურსების შეხამება.

უარყოფითი მხარეები და საფრთხეები

1. წყალსადენ-კანალიზაციის სისტემის მძიმე მდგომარეობა.
2. სასმელი წყლის დაბალი ხარისხი.
3. ზღვის წყლის მძიმე ეკოლოგიური მდგომარეობა.
4. ატმოსფერული ნალექების მოცილების ხარვეზები.
5. მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების მართვის ხარვეზები.
6. ჩამდინარე წყლების გაუწყენდაობა.
7. არაკომფორტული პლაჟები.
8. აეროპორტის შეზღუდული გეოგრაფიული პირობები.
9. სუსტი საზღვაო სამგზავრო კავშირები, საკრუიზი ტურების არარსებობა.

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

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

17. ქ. ბათუმის განვითარების ძალაქმარებითი წინადაღებები, ეფაუბი და რიგითობა

განხორციელების ეტაპები და რიგითობა

I ეტაპის სამუშაობები

I რიგის (გადაუდებელი) ქალაქებითი ღონისძიებები

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

II ეტაპის სამუშაოები

II რიგის ქალაქებითი ღონისძიებები

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

4. ახალი ადმინისტრაციული მიკროზონის განვითარება.
5. ყოფილი მეფრინველების 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. საქმიამი ცენტრის „სიტის“ სივრცითი ორგანიზაცია
9. ახალი ადგილობრივი ავტოსადგურის (ზემო აჭარა — ბათუმი) და სასურსათო ბაზრის ტერიტორიების ჩამოყალიბება.

III რიგის ქალაქებებითი 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. „ხრუშჩევკების“ და სხვა ამორტიზირებული 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 ტერიტორიაზე 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	დომიტრი 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	გიგი ხალვაძე 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 ვადაჭვილია 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	მელიქეშვილის ქუჩა №125	ეთერ ხაბაზი 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. სვიშევსკის 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. ლეონიძა 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. ინადსარიძის ქუჩა
20. ხიმშიაშვილის ქუჩა
21. ხიმშიაშვილის ქუჩა სანაპირო ზოლში.

დანართი 10-4

სასტუმროები

ბათუმი							
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი- მემკატრონე	ნორის რაოდენობა	სულ აფეთქები	მისამართი	ტელეფონი	ვებ-გვერდი
1	„ინტურისტ ბალასი“	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. სიმშიაშვილის № 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	ჟ. აბაშიძის ქ. №49	3-39-57 893 09 74.	
10	„მარი“	გურამ აბულაძე	14	36	ლევანიძის ქ. №8	7-06-92	
11	„მასპინძელი“	შპს. ომარ ლუმბაძე	14	34	ჟ.აბაშიძის ქ.№49		
12	„მარანი“	ვაჟა დავითაძე	14	31	გიორგი ბრნყინვალის № 24	3-25-06 899 182338 899182340	http://www. hotelmarani.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. სიმშიაშვილის 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	მაზრიაშვილის № 3	7-55-15 855597469 75515	http://hotelamirani.ge
19	„ლაით-პაუზი“	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	ქორდანიას ქ. №31	7-07-07, 3-31-20	
22	„ლუქსი“	ნუგზარი გორგოლაძე	10	20	ერას №29	7-66-89	
23	„ბაკური“	გურამ ცეცხლაძე	12	19	ნერეთლის №38	7-64-63, 7-47-88	http://hotelbakuri.ge
24	„დუტი“	თემურ კახიძე	8	18	ფოროსმარის № 15-ა	899-51-76-76	
25	„ოსკარი“	ინეზა 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 ტაქსიძი	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"	თენგიზ პატარაია	6	13	6. იმანაძის №7	7-37-94 899 161815	
31	"ლოტოსი"	ნუგზარ შარაშიძე	6	12	ქუთაისის № 23	7-69-70 899 252880	
32	"ზედაზენი"	ნაზი პაპავა	9	13	ასათანის №37	893-45-34-76	
33	"სალომე"	მადონა ზაქარაძე	8	11	ქუთაისის № 30	3-39-16, 895 385943 75515	
34	"გ-ბაჟური"	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 გასალეპი"	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 ბიბილეისვილი	7	15	პარიზის კომუნის №48	895 198-108	
48	"ზურაბ ბერიძე"	ზურაბ ბერიძე	2	4	კ. გამსახურდიას № 42	7-38-92	
49	"ქველი ბათუმი"	ირინა დაწელია	6	16	კოსტავას ქ№24	7-71-57. 899 119424. 893 333414.	http://www.welcome.ge dzvelibatum
50	"ელეგანტი"	იმ მარინა მესხი	8	16	გორგასალის №68	7-48-41	http://www.ELEGANT.GE elegant@yahoo.com
51	"ედემი"	ვეფხია ყვავაძე			ლეონიძე №12	7-34-37 893-908-125	
52	"აჭარა"	სარქის არქიტინიანი	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 ქ№10	7-69-32	
56	"პლანეტა"	ირაკლი ბერიძე	8	20	გოგებაშვილის №54	893-53-92-93	
57	"ქველი 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	„ნაციონალა“	ნათია მეტვილი	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“	ცოური გოგიბერიძე	ერას ქ. №91.		
7	„ქველი გემი“	გიორგი კომახია	ზღვისპირა პარკი	899 11 48 19	
8	„პენზე“	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	„მაილი“	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	„პარაული სახლი“	მერეჯერი-არჩილი ქაჯაია	ხიმშიაშვილის ქ., არდაგანის მიმდებარე ტერიტორია	899509629	
3	„პორტო-ფრანკო“	ჩMჩ ჯგუფის საკუთრება	პ. გამსახურდიას ქ. №40	7 62 22	
სლავური სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„სლავური სამზარეულო“	მალხაზ დიასამიძე	ერას ქ. №73	7 70 38	
2	„ოდესა“	ტატიანა სტანისლავესკაია	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”	აკოპ მკრტჩიანი	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”	იბრაჟიმ კერთელანი	ქუთაისის ქ. №33	899 40 58 24	
3	„ლოკანტა- თურქული რესტორანი”	მუჰამედ გუმუში	ქუთაისის ქ. №36	877 45 46 46	
4	„კაბადოყია”	ილმაზ თუისუზი	ერას ქ. №2	893 75 94 53	
5	„დიდიმი”	კენან იაზიკი	ხულოს ქ. №6	855 48 61 31	
ჩინური სამზარეულო					
№	ობიექტების დასახელება	დირექტორი-მეპატრონე	მისამართი	ტელეფონი	
1	„ქეფითინი” (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	„წოზა”	ზაირა გოგუაძე	ერას ქ. №31	7 62 97	
2	„პენე”	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	„თანამგზავრი“	მურად თურმანიძე	ბათუმის მთა	7 60 63
3	„ჰაიდარ კილაძე“	ჰაიდარ 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	„ბაქურიანი”	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	გ. აბაშიძის გამზ. №39	877 46 88 09	
7	„პრინცესა“	თენგიზ მითაიშვილი	გ. აბაშიძის გამზ. №45	899 50 30 47	
8	„ფილადელფია“	სოსო კუცია	ნავსადგურის შეს. №5	7 09 94	
9	„ფლამინგო“	დრობებით შეჩერებულია ფუნქციონირება	ხულოს ქ. №9	899 28 75 06	
10	„ფრონტიერი“	ფუნქციონირებს სეზონურად	გოგებაშვილის ქ. №48		
11	„სლიმი“	თამარ კეკუა	გ. 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 თოთიძე	პუშკინის ქ. №138	893 45 88 40	
20	„ნატალი“	ლუარა ცხვარაძე	ერას ქ. №42	7 08 62	
21	„ყავის სახლი“	გიზმ ბეჟანიძე	ერას ქ. №46	893 74 55 64	
22	„მაგნოლია“	ბეჟანი ხაბაზი	გოგებაშვილის ქ. №12	899 11 91 81	
23	„კაბიტანი“	ზურაბ უკლება	გოგებაშვილის ქ. №11	893 98 64 54	
24	„ჩაის სახლი“	მაია საღრიშვილი	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 აქ. №6	855 48 61 31	
29	„ალბატროსი“		რუსთაველის №57	899 57 51 67	

30	„ალავერდი“	მზევინარ მსხალაძე	მემკედ აბაშიძის ქ. №36	7 67 16	
31	„სოიო“	მანანა ფარტენაძე	გამსახურდისას ქ. № 42	3 33 56	
32	„მარი“	დარიკო ლეონიძე	გამსახურდისას ქ. №40		
33	„ტატო“	დიმიტრი ჭუმბურიძე	ფარნავაზ მეფის ქ. №46	855 72 72 50	
34	სახაჭაპურე	მერი დოლიძე	გამსახურდისას ქ. №50		
35	„მანილა“	ნინო ოსეფაიშვილი	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	„ჰეინეკენი“	გიორგი ბიწაძე	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	„ქიზიყი“	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. აახალსოფელი		
2	„ჩილაუთი“	სეზონური	სოფ. ჩგონიო		
3	„მედუზა“	მურმან ნუმანიშვილი	სოფ. სარფი		
4	„კრისტალი“		დაბა მახინჯაური		
5	„ოქროს საწმისი“	6. 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 აუტონომიური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე არსებული სახელმწიფო და კერძო უმაღლესი სასწავლებლები

№	სასწავლებლის დასახელება	მისამართი	რექტორი	ტელეფონი
1	ბათუმის უცხოენათა ინსტიტუტი	ქ. ერა 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. ნაკაშაძე	899 54 87 57 2-03-06
4	ბათუმის ეკონომიკის, სამართლის, ფარმაციისა და სტომატოლოგიის ინსტიტუტი	კომახიძის №19	გ. რუსიძე	7-07-69
5	კოლხეთის სასწ-სამეცნიერო ინსტიტუტი	26 მაისის №22	გ. ჩაგანავა	7-28-93
6	ბათუმის მრავალდარგოვანი ინსტიტუტი	ფიროსმანის №5	ა. დიასამიძე	899 14 93 08
7	აჭარის კომპერატიული ინსტიტუტი	ფიროსმანის №16	შ. ფუტკარაძე	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 ბათუმის პოლიტექნიკური ინსტიტუტი ბათუმის სახელმწიფო სასოფლო-სამეურნეო ინსტიტუტი კონსერვატორის ხელოვნების ინსტიტუტი	ნინოშვილის №35 ფიროსმანის №12 მწვანე კონცხი დ. თავდადებულის 20 თამარის დასახლება	ვ. ბალაძე 7-17-80 7-49-51 899 543039 7 12 50 893 325796	

დანართი 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 Molasic terrigenic 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.

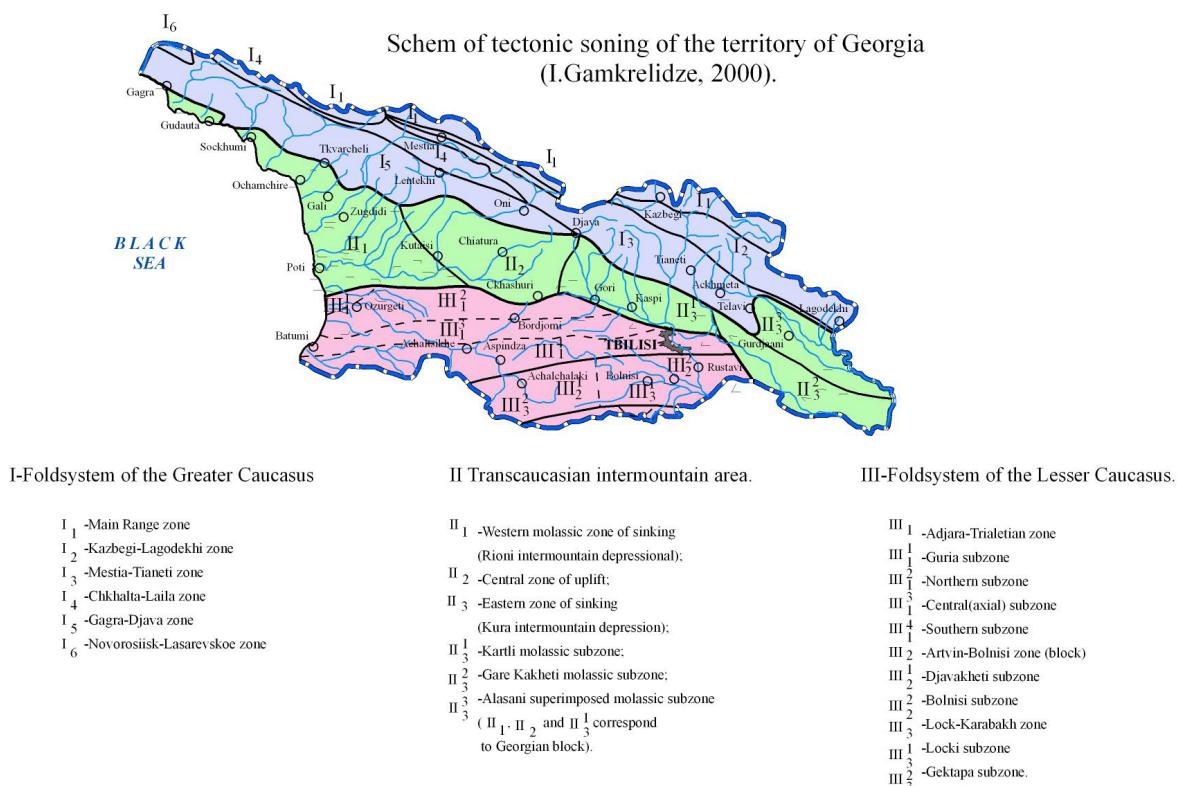


Fig. 1a. Main tectonic zones in Georgia

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 ($15-30^\circ$) and comparably steep northern slope ($40-70^\circ$). 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 ($10-30^\circ$). On the North flank Khino brakhisyncline and Chakhati brakhiantycline 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 Acharistskali 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.

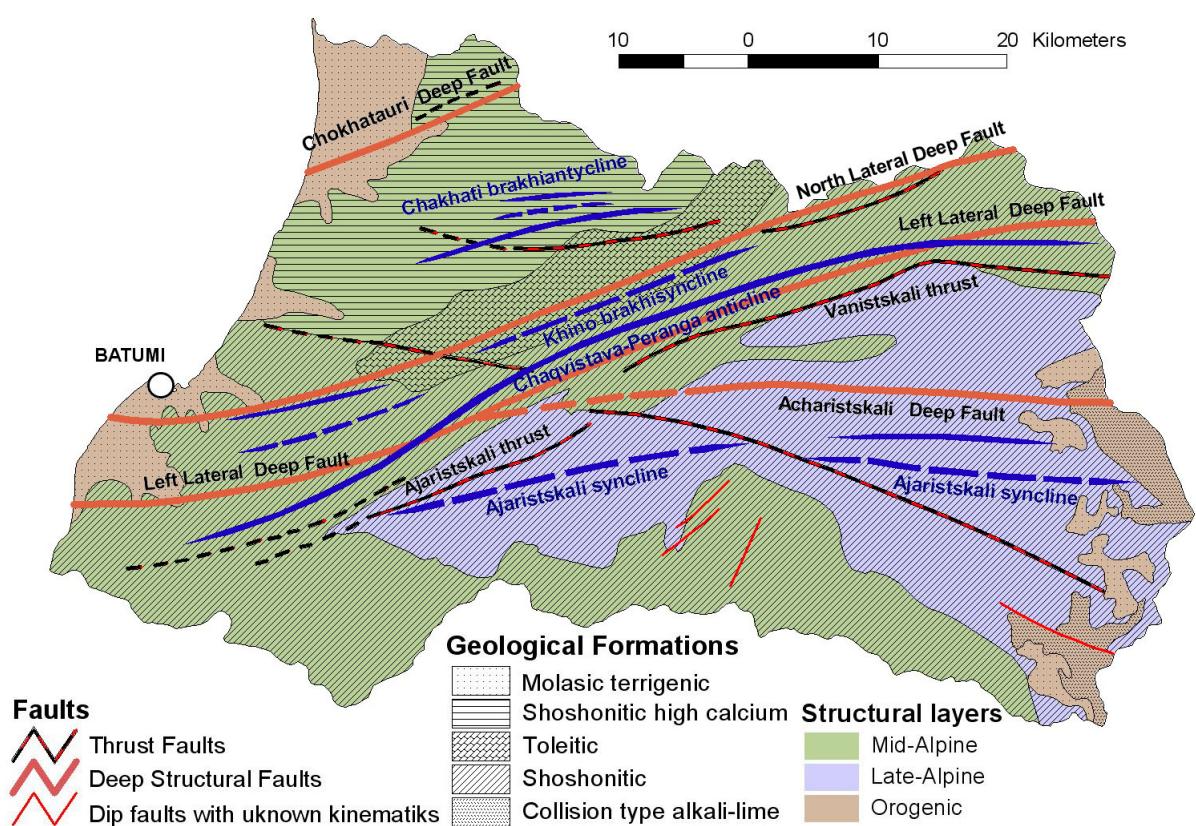


Fig. 1b. Tectonic schema of Adjara region (by Gamkrelidze unpublished material)

