



თბილისის არქიტექტურა
ძალაშია თბილისის მუნიციპალიტეტის საპარო სამართლის იურიდიული პირი

თბილისის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის პროექტის განახლებული ვერსიის შეფასება

თბილისი

12/01/2018

ზონირება:

წარმოდგენილი დოკუმენტის ტექსტურ ნაწილში არ გვხვდება უფლებრივი ზონირების რუკაში განსახორციელებელი ზონის ცვლილებების შესახებ ინფორმაცია, რაც ართულებს დოკუმენტის ინსპექტირების პროცესს. გარდა ამისა, არ არის დასაბუთებული კონკრეტულად რის საფუძველზე ხდება ზონის ცვლილება ან არსებული ზონის დატოვება. შესაბამისად მაქსიმალურად დასაბუთებული უნდა იყოს შემოთავაზებული ფუნქციური ზონები.

საკრებულოს მიერ შეთანხმებული განაშენიანების რეგულირების გეგმები სრულად არ არის ასახული და შესაბამისად ადევს არაადეკვატური ზონა. რაც გაართულებს მომავალში კონკრეტულ ტერიტორიებზე სამშენებლო განვითარების შესახებ გადაწყვეტილებების მიღების პროცესს.

მგგ-ს ფარგლებში საჭიროა გაიწეროს რეკომენდაციები თუ რა ძირითადი პრინციპების გათვალისწინებით უნდა იქნას გაანალიზირებული საკითხები ცალკეული ტერიტორიების განვითარების შესაძლებლობების დასადგენად, რომელიც უკვე ჩამოყალიბებულია და არ საჭიროებს გრგ-ს დამუშავებას.

უგულველყოფილია მწვანე ქალაქის კონცეფციით გასათვალისწინებული პრიორიტეტები - სარეკრეაციო ზონები: ბაღები, სკვერები და საუბნო მწვანე კორიდორები. კონცეფციის ერთ-ერთ სავიზიტო ნაწილს გამწვანება წარმოადგენს, გამწვანებული ტერიტორიების, არსებული სარეკრეაციო და სამომავლოდ სარეკრეაციოდ განსავითარებელ სივრცეებზე, შენიშვნაზე: „გათვალისწინებული იყოს არსებული სარეკრეაციო ზონები“. მგგ-ს ჯგუფის პასუხი: „შიდა კვარტული გამწვანებული ნაკვეთების ფიქსირება და გამოყოფა, მგგ-ს ჯგუფს არასწორად მიაჩნია. სამსახურის მიერ, წლების განმავლობაში დატანილი ასეთი არეალები, არასრულია და შესრულებულია ქალაქის მხოლოდ ცალკეულ ფრაგმენტებში. აღნიშნული ქმნის რეალურ საშიშროებას იმის შესაძლებლობისა, რომ ის არეალები, სადაც ამგვარი გამწვანებული ნაკვეთების დატანა გამორჩენილია და არ განხორციელებულა, მომავალში გამოყენებულ იქნან სამშენებლოდ, რაც სრულიად დაუშვებელია. ამავე დროს, არის შემთხვევებიც, როდესაც სამსახურს დაშვებული აქვს ხარვეზები და ცალკეული შენობების საკადასტრო ნაკვეთების შიდა ტერიტორიებიც მიკუთვნებული აქვს გამწვანებული არეალებისთვის“. გენგეგმის ჯგუფის პოზიცია, რომ იმ არეალებზე რომლებზეც მოქმედ გენგეგმაში სარეკრეაციო ზონების ასახვა გამორჩენილია, მათი ასახვის, არსებულის დაზუსტების და შენარჩუნების ნაცვლად უმჯობესია მათ უმრავლესობას მოეხსნას ეს სარეკრეაციო ზონა და განესაზღვროს სხვადასხვა სამშენებლო ზონა. მუნიციპალიტეტისთვის აღნიშნული მიდგომა მიუღებელია და მიაჩნია რომ ნებისმიერი სკვერი მისი ფართობის მიუხედავად საჭიროებს სარეკრეაციო ზონის განსაზღვრას. საჭიროა მწვანე კორიდორების გაჩენა და ასახვა.

ზონირების ნაწილში გათვალისწინებული და ასახული უნდა იქნას, არსებული და დაგეგმილი სატრანსპორტო ქსელი და გზის შემადგენელი ელემენტები (მაგ: ტროტუარი-გზაგამყოფი).

ტრანსპორტი:

ტომი 5. თავი 1: ტექსტში არ არის რეფერენსირებული არცერთი მოქმედი პოლიტიკის დოკუმენტი ან ევროკავშირის დირექტივა და საუკეთესო პრაქტიკა ამ მიმართულებით. ასევე არ არის ნახსენები თბილისზე არსებული კვლევები და მონაცემები. ტექსტი უნდა ეყრდნობოდეს თბილისის მდგრადი ურბანული ტრანსპორტის სტრატეგიას (2015), რომელიც თბილისის მთავრობის მიერ არის მოწონებული. ამჟამად თბილისის მერიის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახური მუშაობს ამ სტრატეგიის განახლებაზე, რაც ასევე უნდა იქნას ნახსენები ტექსტში. გაურკვეველია რა პრინციპების საფუძველზე გაკეთდა ალტერნატიული გზები და სხვა შემოთავაზებები. გენერალური გეგმის ეს თავი (ტომი 5. ნაწილი 1. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება) არანაირ მონაცემებს და დამამტკიცებელ საფუძვლებს არ იშველიებს, როგორც ჩანს არც ყოფილა გამოყენებული წინადადებების მომზადებისას. გენერალური გეგმა არ შეიძლება განვითარდეს მონაცემების გარეშე.

ნებისმიერი სტრატეგიული დოკუმენტი მოიცავს რამდენიმე ნაწილს, რომელთა შორის კავშირები უნდა იყოს ნათელი: მდგომარეობის შესწავლა (მონაცემები და მეთოდოლოგია), ანალიზი პრობლემების იდენტიფიცირება, პრინციპების განსაზღვრა, გადაჭრის გზები და სხვა. ამ ნაწილებს შორის პირდაპირი კავშირი, არის ის რაც დოკუმენტს აძლევს ვალიდურობას და სანდოობას. მოცემულ დოკუმენტში ეს სრულყოფილი და მეთოდოლოგია აბსოლუტურად არ არის დაცული. სწორედ ამას ვგულისმობდით, კვლევებისა და სტრატეგიების რეფერენსირების ნაკლებობაში, რაც შემოთავაზებული მიდგომების საფუძველი უდნა იყოს.

თავი 3. 3.1. გზები: 2017 წლის გზაგაყვანილობის მოცულობის ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურის მიერ წერილობითი და ზეპირი შენიშვნების ნაწილი, ძირითადად საზ. ტრანსპორტთან დაკავშირებით, გათვალისწინებული მგგ-ს ჯგუფის მიერ. თუმცა რიგი მნიშვნელოვანი საკითხები კვლავაც გამოუსწორებელი რჩება. მაგალითად: „გენ გეგმა გვთავაზობს ქუჩათა იერარქიის ახალ სისტემას (რაც განსხვავდება ძველი სნიპ სტანდარტისგან), მაგრამ არ აკონკრეტებს და არ ხსნის, რა სისტემას იყენებს და რას გულისხმობს თითოეული დონე: პირველადი, მეორადი, მესამეული.“ მგგ-ს ჯგუფისგან არ დაფიქსირებულა წერილობითი პოზიცია იმ შენიშვნებზე რაც არ არის გათვალისწინებული და შესაბამისად არ ასახულა დოკუმენტში.

მიუხედავად იმისა, რომ კონცეფციაში (36-ე გვერდზე) საუბარია კარგად შეკავშირულ ქალაქზე, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის როლის გაზრდაზე და მანქანის მოხმარების შემცირებაზე, მე-5 ტომში შემოთავაზებული წინადადებები ეწინააღმდეგება კონცეფციის მიდგომებს.

ტექსტში ნახსენებია, რომ ახალი მაგისტრალი რკინიგზის ხაზის ნაცვლად და ახალი განივი კავშირები გვევლინება მარცხენა სანაპიროს ალტერნატივად, თუმცა ეს ხელს შეუწყობს მანქანის როლის ზრდას ქალაქში და ასევე არსებობს საფრთხე, რომ დამატებით მოიზიდოს საქალაქთაშორისო ნაკადები, რაც ეწინააღმდეგება თანამედროვე მიდგომებს და მათ შორის მგგ-ს კონცეფციას. ხაზგასასმელია ის ფაქტორი, რომ ახალი სამანქანო მაგისტრალის მოწყობა ხდება რკინიგზის ხაზის ნაცვლად.

მე-5 ტომში, გვ 29-30. წარმოდგენილი მასალა არ შეიძლება მოაზრებული იყოს ქუჩათა ქსელის განვითარების სტრატეგია. შესაბამისად, არც გზების შემოთავაზებული კატეგორიზაციის

განმარტებად. ეს უფრო არის გზის კატეგორიების სატრანსპორტო დანიშნულების ზოგადი აღწერა. ბოლო პერიოდის მანძილზე ტრანსპორტით სამსახურის მოთხოვნას, რომ განმარტებული ყოფილიყო გზების ახალი კატეგორიზაცია, მგგ-ს ჯგუფმა მრავალჯერ დააფქსირა, რომ არსებული კეტოგორიების დეტალური პარამეტრების დამუშავება მიმდინარეობდა, რომელიც შესაბამისად წარმოდგენილი იქნებოდა მე-6 ეტაპის დოკუმენტაციაში, მაგალითად, გზის სიგანე, ზოლების სიგანე და სხვა ტექნიკური პარამეტრები. ამჟამად რუკაზე დატანილი გზების კლასიფიკაცია (ფერების მიხედვით), არ აძლევს მუნიციპალიტეტს საკმარის ინფორმაციას მომავალი ქმედებისათვის. წარმოდგენილი რეფერენსი სინგაპურის გზების კატეგორიზაციაზე მიუღებელია, რადგან პირველ რიგში არ შეესაბამება მგგ-ს მეორე წარმოდგენილ კატეგორიზაციას (სიგაურს აქვს გზების 5 კატეგორია) და შესაბამისად არ გამოდგება თბილისის მერიისთვის სახელმძღვანელო დოკუმენტად.

მგგ-ს ჯგუფის კომენტარში ასევე ნახსენებია: „გარდა ამისა, წარმოდგენილია საქართველოში მოქმედი სამშენებლო ნორმებისა და წესების მიხედვით შესრულებული გზათა კლასიფიკაციის რუკა, რომელსაც ახლავს სათანადო განმარტებები.“ – აღნიშნული რუკის მოძიება ვერ მოხერხდა. ზემოაღნიშნული კომენტარიდან გამომდინარე გაუგებარია შემოთავაზებულ გზათა იერარქია ეფუძნება ქართულ კანონმდებლობას თუ საერთაშორისო გამოცდილებას (სინგაპური).

რკინიგზა (თავი 3, თავი 6)

რკინიგზის საკითხზე არ ჩატარებულა შესაბამისი კვლევა, ეს აღნიშნეს, როგორც მგგ-ს ჯგუფის წევრებმა ასევე მათმა გერმანელმა პარტნიორმა სკაიპ საუბრისას. გერმანელმა პარტნიორმა ასევე აღნიშნა, რომ ფრუსტირებული იყო მონცამების ნაკლებობით. მუნიციპალიტეტი მიიჩნევს, რომ რკინიგზის სამგაზვრო ხაზის გაუქმების შეფასება ცალმხრივია და უგულვებელყოფს გამჭოლი სამგაზვრო რკინიგზის ხაზის და ცენტრალური სადგურის სატრანსპორტო მნიშვნელობას. ტრანსპორტის სამსახურმა წერილობით რამდეჯერმე მოითხოვა, რომ რკინიგზის დერეფნის საკითხი მგგ-ს ფარგლებში დარჩეს ღია, და მე-5 ტომში შესაბამის თავში გაკეთდეს ჩანაწერი, რომ ეს საკითხი საჭიროებს დამატებით კვლევას. თუმცა აღნიშნულ საკითხზე პოზიცია არ შეცვლილა და არც ზემოთ აღნიშნული ჩანაწერი გაკეთებულა.

მგგ-ს ჯგუფის პასუხში რკინიგზის საკითხზე სატრანსპორტო კვლევის არარსებობასთან დაკავშირებით მითითებულია ტომი 5, ნაწილი 1. გვერდი 23-26,36. ეს გვერდები ეხება საზ. ტრანსპორტს და პარკირებას და არა რკინიგზას. ტრანსპორტის სამსახურის შენიშვნაში ხაზგასმით აღნიშნულია რკინიგზის სამგაზვრო ხაზის გაუქმების საკითხთან დაკავშირებით სატრანსპორტო კვლევის არარსებობა.

2009 მგგ-ს ფარგლებში მიღებული გადაწყვეტილება რკინიგზის გადატანასთან დაკავშირებით რამდეჯერმე მეორდება მგგ-ს ჯგუფის პასუხში, როგორც რკინიგზის სამგაზვრო ხაზის გაუქმების საფუძველი. 2009 წლის მგგ შექმნილია სხვა პოლიტიკური რეალობის პირობებში, არის მოძველებული და არასრულფასოვანი. ამიტომ წარმოიშვა ახალი მგგ-ს შექმნის აუცილებლობა. 2009 წლის მგგ-შიც შესაბამისი კვლევით არ არის დასაბუთებული რკინიგზის გადატანის საკითხი.

მგგ-ს ჯგუფი პასუხად აფიქსირებს კვლევის ჩატარების აუცილებლობას, თუმცა გაურკვეველია აზრის ბოლო ნაწილი: "ამ ეტაპზე, ჯგუფი შეჯერდა დოკუმენტში მოყვანილ გადაწყვეტიტ ვარიანტზე, რომელიც ერთის მხრივ არ გამორიცხავს ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში ელექტრონული სატრანსპორტო ხაზის არსებობას, მეორეს მხრივ კი შესაძლებელს ხდის ურბანული განვითარებისათვის ტერიტორიის ალტერნატიულ ეფექტურ ათვისებას. "ხაზგასმით ავლნიშნავთ, კიდევ ერთხელ ცენტრალური სადგურის და გამჭოლი სამგზავრო რკინიგზის მნიშვნელობას. LRT-ის ხაზი დიდუბესა და სამგორს შორის რკინიგზის გამჭოლი ხაზის ნაცვლად მიუღებელია, რადგან მოითხოვს რამდენიმე გადაჯდომას, ზრდის მგზავრობის დროს, რაც სრულიად ეწინააღმდეგება S-Bahn-ის კონცეფციას. ცენტრალური სადგური არის ერთადერთი სატრანსპორტო კვანძი, რომელიც თავს უყრის მეტროს ორ ხაზს და რკინიგზის ცენტრალურ მაგისტრალს თავისი განშტოებებით. სატრანსპორტო საშუალებების ინტეგრირებულობა საზ. ტრანსპორტის ეფექტურობის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი წინაპირობაა.

გეგმარებითი გადაწყვეტების ფრაგმენტულობა და ხშირად კონფლიქტურობა არ შეიძლება დაბრალდეს მონაცემების სიმწირეს. კომპლექსური ანალიზი დამოკიდებულია სწორ ანალიტიკურ-მეთოდოლოგიურ ჩარჩოზე და მკაფიოდ განსაზღვრულ მიდგომებზე (რომელსაც არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს გადაწყვეტები) და მწირი მონაცემების არსებობის შემთხვევაშიც შესაძლებელია.

რკინიგზის სამგზავრო მონაკვეთის (დიდუბე-სამგორი) გაუქმების გადაწყვეტილება არ არის საკმარისად დასაბუთებული. ასეთი სტრატეგიული მნიშვნელობის ინფრასტრუქტურის საკითხისათვის საჭირო კვლევები არ არის ჩატარებული. მოყვანილი არგუმენტები არის ცამხრივი - რკინიგზის არსებობის მხოლოდ უარყოფითი მხარეები და გადატანის დადებითი მხარეები. ტრანსპორტის საქალაქო სამსახურმა რამდენჯერმე მიმართა მგგ-ს ჯგუფ მოთხოვნით, რომ აღნიშნული საკითხზე გაკეთებული ჩანაწერი, რომ გადაწყვეტილება საჭიროებს სამომავლო კვლევას.

რკინიგზის სამგზავრო დერეფნის არალერევანტურობის შეფასება არის დაუსაბუთებელი (გვ. 8.)

გვ 18-19: სამგზავრო გადაზიდვის ზრდა დამოკიდებულია სწორი მომსახურების მიწოდებაზე, რის ინფრასტრუქტურულ საფუძელსაც არსებული სარკინიგზო დერეფანი ქმნის. ამჟამად რკინიგზა არ ახორციელებს ისეთ მომსახურებას, რასაც მოსახლეობა აგლომერაციის ფარგლებში ყოველდღიური მგზავრობისთვის ე.წ. commuter მგზავრობისთვის გამოიყენებდა. ამისთვის უნდა ჩატარებულიყო კვლევა, რომელიც შეისწავლიდა ქალაქში ყოველდღიურად შემოსული მგზავრების ნაკადებს და შეისწავლიდა მათი რკინიგზით გადაყვანის პოტენციალს. ასეთი კვლევა არ ჩატარებულა. გარდა ამისა გასათვალისწინებელია, რომ მობილობა ეკონომიკურ განვითარებასთან ერთად იზრდება და თავად მგგ-ს ჯგუფ ეკონომიკურ ნაწილში ქალაქში უმუშევრობის დონის განახევრება აქვს ნავარაუდევია.

გვ. 20. რკინიგზის კომპანიის იმ დროისათვის არსებული მენეჯმენტის მუქარა, არ არის მუნიციპალიტეტის მიერ მიჩნეული საკმარის საბაზად, ასეთი მნიშვნელობის სტრატეგიული დერეფნის გაუქმების დასასაბუთებლად.

გარდა ამისა, რკინიგზის არსებული დერეფნის და ცენტრალური სადგურის არსებობა მნიშვნელოვანია მგგ-ს მიერ შომათავაზებული ყოფილი საწარმოო ტერიტორიების განვითარებისთვის, რომელიც სწორედ რკინიგზის დერეფნის გაყოლებაზეა მოთავსებული. ამ საკითხს ასევე ხაზს უსვამს ჯონ ბოროუსის დოკუმენტი ყოფილი საწარმოო ტერიტორიების განვითარებაზე.

გვ. 20. ამასთან დასკვა არსებული დერეფნის საკითხზე არის ბუნდოვანი, ერთის მხრივ მოცემულია პუნქტები რომელიც სამგზავრო დერეფნის შენარჩუნებას ეწინააღმდეგება და გამორიცხავს. მეორეს მხრივ ჩანაწერი მიუთითებს, რომ რკინიგზის დერეფანი დარეზერვებულია როგორც პერსპექტიული ელექტრო-ტრანსპორტი დერეფანი, თუმცა სამგორიდან დიდუბემდე დერეფანს ადევს არა სატრანსპორტო, არამედ მულტიფუნქციური განვითარების ზონა (რაც, არ არის განმარტებული). ამასთან მგგ ამბობს, რომ აღნიშნულ დერეფანზე უნდა მოეწყოს მაგისტრალური გზა და განივი კავშირები, რაც რკინიგზის დერეფნის დარეზერვების საკითხს კითხვის ნიშნის ქვეშ აყენებს.

მუნიციპალიტეტის მიერ მოთხოვნილი პოზიცია, რომ აღნიშნულ საკითხზე უნდა ჩატარდეს კვლევა და არ უნდა გადაწყდეს მგგ-ს ფარგლებში არ არის გათვალისწინებული.

ამასთან ცენტრალური სადგური, რომელიც არის მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო კვანძი საერთოდ არ არის ნახსენები და მისი გაუქმების სატრანსპორტო შედეგები არ არის შეფასებული.

კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონები

გეგმარებითი დავალების (გვ.15) თანახმად, მგგ-მ უნდა განსაზღვროს კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონები და მათი საზღვრები.

„კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის თანახმად, კულტურული მემკვიდრეობის დამცავი ზონების სტრუქტურა შედგება მათ შორის ძეგლის ინდივიდუალური დამცავი ზონებისაგან. ძეგლის ინდივიდუალური დამცავი ზონა შედგება შემდეგი არეალებისაგან: ა) ძეგლის ფიზიკური დაცვის არეალი; ბ) ძეგლის ვიზუალური დაცვის არეალი.

ქალაქ თბილისის ტერიტორიის გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესებით მიწათსარგებლობის ზოგადი უფლებრივი ზონირების დოკუმენტი მოიცავს კულტურული მემკვიდრეობის დამცავ კონკრეტულ ზონებს.

დოკუმენტში წარმოდგენილი ისტორიული ძეგლების ინდივიდუალური დაცვის არეალები (ზონის გარეთ) მექანიკურადაა შემოვლებული 50მ და 150მ -ის ოფსეტით და არა რეალური რელიეფის/აღქმადობის მიხედვით;

ეფექტიანობის შეფასება:

ტექნიკური რეგლამენტის - „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“-ის მუხლი 19-ის (მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის შემადგენლობა) პუქტი 3-ის (ტექსტური ნაწილი) „გ“ ქვეპუნქტი მოითხოვს მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასებას.

დოკუმენტის დასკვნით დებულებებში საუბარია ზოგადად ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტების დამუშავებაზე, რაც განაპირობებს ეფექტიანობას. მგგ-ის ეფექტიანობის შეფასების მიზანია მკაფიოდ ჩანდეს, თუ რა შედეგის მომტანი იქნება მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, შეფასებული უნდა იყოს მასში განხილული ყველა საკითხის ეფექტიანობა, რაც დოკუმენტში არ იკვეთება.

განხორციელების ეტაპები და რიგითობა:

ტექნიკური რეგლამენტის - „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“-ის მუხლი 19-ის (მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის შემადგენლობა) პუქტი 3-ის (ტექსტური ნაწილი) „დ“ ქვეპუნქტი მოითხოვს მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის განხორციელების ეტაპების და რიგითობის განსაზღვრას.

მგგ-ის პროექტის ტექსტური ნაწილი დაახლოებით 1250 გვერდია, აქედან მისი განხორციელების ეტაპები, მხოლოდ 10 გვერდი და ძირითადად მოიცავს სხავასხვა ვადაში განასახორციელებელ დაგეგმარებით პროექტებს. ცალკე გამოყოფილია დაახლოებით 20.5- 21 მლნ. ლარის მოკლევადიანი (1-5წ.) საპროექტო სამუშაოების ღირებულება, შესაბამისად ჩნდება კითხვები და შენიშვნები:

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა საჭიროა იმისთვის, რომ დაიწყოს და სხადასხვა ვადაში მოგვარდეს, ქ.თბილისში არსებული პრობლემები (მაგ. სატრანსპორტო, მათ შორის საცობების, ასევე განაშენიანების, გამწვანების და სხვა), მხოლოდ დაგეგმარებითი პროექტების შემუშავებით პრობლემები ვერ მოგვარდება, აუცილებელია მათი განხორციელების გზები, რასაც უნდა მოიცავდეს განხორციელების ეტაპები და რიგითობა. რიგითობა, თუ რა რის შემდეგ უნდა გაკეთეს და რატომ, საერთოდ არ არის წარმოდგენილი;

წარმოსადგენია შეფასება, თუ რას ეფუძვნება მოკლევადიანი საპროექტო სამუშაოების (1- 5წ.) დაახლოებითი ღირებულება 20.5-21 მლნ. ლარი, ხოლო საშუალო და გრძელვადიანი საპროექტო სამუშაოების მხოლოდ ჩამოთვლილია მოცემული. მგგ-ს განხორციელების ეტაპების ნაწილში, წარმოდგენილი უნდა იქნას ხარჯთაღრიცხვის შედგენის მეთოდოლოგიური საფუძველი და განფასება;

წარმოდგენილ საპროექტო სამუშაოებში არ ჩანს, თუ რა პრობლემის ან საკითხის მოგვარება უნდა მოხდეს მოკლე ვადაში, ასევე საშუალო და გრძელ ვადაში;

ტომი 4. მიწათსარგებლობა და საპროექტო გადაწყვეტები:

- “მშპ/მოსახლეზე = -- 34734,1 + 492,407 ACT*** + 568,033 FIN&BUS*** + 1828,65 NONEU*** + 321,816 TEREDU*** + 194,284 TOU” - მოცემული ფორმულა საჭიროებს განმარტებას, გამომდინარე იქიდან რომ მოცემული რიცხვები გაუგებარია და არ არის განმარტებული. მაგალითად, მოსახლეობის მაჩვენებელი (ACT) განმარტებულია როგორც ქალაქის მუშახელის ფარდობა მთლიან მოსახლეობასთან, ტოლობაში კი მოცემულია რიცხვი 492,407 რაც არ შეესაბამება განმარტებულს, მთლიან მოსახლეობასთან ფარდობას. საფინანსო და ბიზნეს სექტორებში დასაქმებულთა წილი (FIN&BUS) ტოლობაში მოცემული რიცხვი 568,033 არ შეესაბამება განმარტებულს, მთლიან დასაქმებაში წილს. ევროკავშირის არაწევრი ქვეყნების მოქალაქეების წილი (NONEU) არ შეესაბამება განმარტებულს. უმაღლესი განათლების მქონე მუშახელის წილი (TEREDU) არ შეესაბამება განმარტებულს.
- „ურბანული კონკურენტუნარიანობის მოდელის მიხედვით, ცხოვრების ხარისხის ძირითად მაჩვენებლად გვევლინება ქალაქში ტურისტების მიერ გატარებული ღამეების რაოდენობა ერთსულ მოსახლეზე“. შემდეგში, ეს წინადადება გამყარებულია იმით, რომ ტურისტების მიერ ქალაქში გატარებული ღამეების რაოდენობა, რომელ ქალაქშიც მაღალია მერსერში (mercer) მისი რეიტინგიც შედარებით მაღალია. ჩვენი აზრით, ეს მსჯელობა არ არის მართებული რადგან:
 1. მერსერის რეიტინგი წარმოდგენილია ადგილის და არა ქულების მიხედვით; ადგილის მიხედვით მოცემული რეიტინგი არის წრფივი და კლებულობს ერთი ადგილით, მაშინ როცა ადგილის განსამზღვრელი ქულა შესაძლოა არ იყოს იგივე ბიჯით კლებადი, შესაბამისად ქულების და/ან ადგილების მიხედვით კორელაცია ტურისტების რაოდენობასთან მიმართებაში განსხვავებული იქნება. ანგარიშში მოცემული ურთიერთდამოკიდებულების გამოსავლენად მიგვაჩნია, რომ გამოყენებულ უნდა იქნას ქულების რეიტინგი.
 2. მერსერს არ ჩაუტარებია თბილისში საფუძვლიანი კვლევა ამ რეიტინგის შესაქმნელად; ის გარემოება რომ მერსერი სარგებლობს მსოფლიო მაშტაბით მაღალი სანდოობით არ ცვლის ფაქტს, რომ საფუძვლიანი კვლევის ჩატარების შემთხვევაში თბილისის ადგილი მათ რეიტინგში სხვაგვარად განსაზღვრულიყო.
 3. შესაძლებელია არსებობდეს სხვა ფაქტორიც, რომელიც უკავშირდება ცხოვრების ხარისხს და ქალაქში გატარებული ღამეების რაოდენობას, მაგრამ ეს ორი ერთმანეთთან პირდაპირ კავშირში არ იყოს. ასევე, შეიძლება არსებობდეს მესამე ფაქტორი, რომელიც ორივეზე ახდენს გავლენას. საკითხი საჭიროებს მეტ არგუმენტირებულ დასაბუთებას და საერთაშორისო პრაქტიკიდან მაგალითების მოყვანას.
- თუ დავაკვირდებით 2014 წლამდე უმუშევრობის დონეს, შევნიშნავთ, რომ კლება ნელი ტემპით მიმდინარეობს. 2014 წელს აღწერის მონაცემებმა დააზუსტა უმუშევრობის დონე (ეკონომიკურად აქტიური მოსახლეობა და უმუშევრების რაოდენობა) და გარდამავალ პერიოდში გამოჩნდა, რომ უმუშევრობა მაღალი ტემპით იკლებს. ეს არ მიუთითებს იმაზე, რომ უმუშევრობის ვარდნა სწრაფია და შესაბამისად არც იმის საფუძველია, რომ უმუშევრობა ამ ტემპებით შემცირდება მომავალში. მიგვაჩნია, რომ უფრო ლოგიკური იქნებოდა კლების ძველი ტემპის გათვალისწინება უმუშევრობის ახალი დონიდან. გამომდინარე აქედან პროგნოზის გაანგარიშების მეთოდიკა გამოსასწორებელია. აღნიშნულმა ასახვა უნდა ჰპოვოს ანგარიშის ყველა შესაბამის ტექსტურ ნაწილში.

- წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში დარღვეულია წყაროს მითითების წესები. შესაბამისად, მთელ რიგ შემთხვევებში მონაცემების სიზუსტის გადამოწმება და სანდოობის დადგენა შეუძლებელია;
- ტექსტურ ნაწილში გაკეთებულ პროგნოზებში, მითითებული არ არის წლები, შესაბამისად თითქმის შეუძლებელია მათი შედარება არსებულ მონაცემებთან.

თემატური ნაწილი

ელიავას ბაზრობის რელოკაციისა და ტერიტორიის სარეკრეაციო გამოყენების კონცეპტუალური პროექტი: ელიავას ბაზრობის მიმდებარე ტერიტორიის ზონირება მოსაყვანია წარმოდგენილ კონცეფციასთან შესაბამისობაში;

საველოსიპედო გზების კონცეფცია: წარმოდგენილი კონცეფცია არ ასახავს თბილისის მთლიან ველო ქსელს;