

ნინო ოქუაშვილი

ქ. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება
(ეტაპები, ტენდენციები, პროგნოზი)

წარმოდგენილია დოქტორის აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი
თბილისი, 0175, საქართველო
თებერვალი, 2011 წელი

© საავტორო უფლება „ნინო ოქუაშვილი“, 2011 წელი
საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის ფაკულტეტი

ჩვენ, ქვემოთ ხელისმომწერი ვადასტურებთ, რომ გავეცანით ნინო ოქუაშვილის მიერ შესრულებულ სადისერტაციო ნაშრომს დასახელებით: „ქ.თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება (ეტაპები, ტენდენციები, პროგნოზი)“ და ვაძლევთ რეკომენდაციას საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოში მის განხილვას, დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად.

თარიღი:

ხელმძღვანელი:

არქიტექტურის დოქტორი,
პროფესორი გ.ბერიძე

რეცენზენტი: _____

რეცენზენტი: _____

რეცენზენტი: _____

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი
2011 წელი

ავტორი: ნინო ოქუაშვილი

დასახელება: „ქ.თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება
(ეტაპები, ტენდენციები, პროგნოზი)“

ფაკულტეტი: არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის
ფაკულტეტი

ხარისხი: დოქტორი

სხდომა ჩატარდა:

ინდივიდუალური პიროვნებების ან ინსტიტუტების მიერ ზემომოყვანილი დასახელების დისერტაციის გაცნობის მიზნით მოთხოვნის შემთხვევაში მისი არაკომერციული მიზნებით კოპირებისა და გავრცელების უფლება მინიჭებული აქვს საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტს

ავტორის ხელმოწერა

ავტორი ინარჩუნებს დანარჩენ საგამომცემლო უფლებებს და არც მთლიანი ნაშრომის და არც მისი ცალკეული კომპონენტების გადაბეჭდვა ან სხვა რაიმე მეთოდით რეპროდუქცია დაუშვებელია ავტორის წერილობითი ნებართვის გარეშე.

ავტორი ირწმუნება, რომ ნაშრომში გამოყენებული საავტორო უფლებებით დაცული მასალებზე მიღებულია შესაბამისი ნებართვა (გარდა იმ მცირე ზომის ციტატებისა, რომლებიც მოითხოვენ მხოლოდ სპეციფიურ მიმართებას ლიტერატურის ციტირებაში, როგორც ეს მიღებულია სამეცნიერო ნაშრომების შესრულებისას) და ყველა მათგანზე იღებს პასუხისმგებლობას.

რეზიუმე

ქ. თბილისის დღევანდელი სახით ჩამოყალიბებაზე მრავალმა მოვლენამ იქონია გავლენა. დღეისათვის თბილისი სამხრეთ კავკასიის ცენტრია და მისი მოსახერხებელი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, მრავალი პროექტის განხორციელებისას ცენტრალური ფუნქცია მიიღო. თბილისის საქალაქო ტერიტორია მუდმივ ცვლას განიცდიდა.

ამჟამად თბილისი განიცდის ქალაქგეგმარებითი სტრუქტურის ტრანსფორმაციას და რეკონსტრუქციას. ქალაქის განვითარებას თან ახლავს ქალაქგეგმარებითი სისტემის ყველა ძირითადი პარამეტრების და ელემენტების ცვლილება. თბილისის ურბანიზაციის განვითარების პრობლემები, მისი სტრუქტურის ყველა დონეზე, ძალზე რთულია და მწვავეა.

დისერტაციის **შესავალში** დასაბუთებულია თემის აქტუალურობა, კვლევის მეთოდები, კვლევის ობიექტი და კვლევის მიზანი, მიღებული შედეგების სიახლე და პრაქტიკული გამოყენება. ხაზგასმულია ქალაქის განვითარების ყველა ეტაპის ტენდენციები და გამახვილებულია ყურადღება ქალაქის პერსპექტიული განვითარების გენგეგმის მნიშვნელობაზე.

დისერტაციის **პირველ თავში** მოცემულია ლიტერატურული წყაროების მიმოხილვა. წარმოდგენილია ქალაქის განვითარების პირველი ეტაპი: მისი დაარსებიდან XIX საუკუნემდე და ქალაქის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება XIX საუკუნეში. გაანალიზირებულია ქალაქის ამ ეტაპების განვითარების ყველა ტენდენცია. გამოიკვლია რომ, ბუნებრივმა და ისტორიულმა პირობებმა თავიდანვე განაპირობეს მტკვრის კალაპოტის გასწვრივ ქალაქის განვითარება, რომელიც შენარჩუნდა საუკუნეების მანძილზე.

დისერტაციის **მეორე თავში** განხილულია თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების XX საუკუნის საბჭოური ეტაპი. მოცემულია ახალი საცხოვრებელი სტრუქტურული ერთეულების - მიკრორაიონების გაჩენის წინაპირობები. ამ დროისთვის თბილისს ესაჭიროებოდა ძირეული გადაკეთება. ქალაქის ვრცელი რაიონები იყო ვიწრო და მოუწყობელი ქუჩებით. ცალკეულ რაიონებს შორის არ არსებობდა მოხერხებული უმოკლესი დამაკავშირებელი გზები.

1934 წლის თბილისის I გენგეგმის დამტკიცებით იწყება ახალი ეტაპი ქალაქთმშენებლობაში. 30-იანი წლების მეორე ნახევრიდან ნელ-ნელა მსხვილდება საცხოვრებელი მასივები. 1954 წელს მტკიცდება ქალაქის II გენგეგმა, რომელიც იმეორებს და აგრძელებს წინა გენგეგმის ტრადიციებს. ქალაქთმშენებლობის შემდგომი განვითარებისთვის უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა სკკპ ცენტრალური კომიტეტისა და სსკრ მინისტრთა საბჭოს მიერ 1960 წელს მოწვეულ, ქალაქთმშენებლობის აქტუალური პრობლემებისადმი მიძღვნილ თათბირს.

ამ თავში მოცემულია თბილისის პირველი მსხვილი საცხოვრებელი მასივების მაგალითები, განხილულია მათი დაგეგმარების პრინციპები. მოყვანილია ამავე პერიოდის ევროპის ქალაქების მსხვილი საცხოვრებელი მასივების განვითარების მაგალითები და ძირითადი მიმართულებები (იხილეთ დამატებით დანართში). აქვე განხილულია თბილისის საცხოვრებელი კომპლექსების დაპროექტება რთულ რელიეფზე და ქალაქის 70-80-იანი წლების საცხოვრებელი მასივების დაგეგმარება-განაშენიანების პრინციპები, საზოგადოებრივი მომსახურების სისტემის სტრუქტურა და ქსელი, მისი მნიშვნელობა მიკრორაიონების დაგეგმარებაში, მოცემულია მიკრორაიონების მშენებლობის მაგალითები - XXI საუკუნის დასაწყისში (რუსეთის მაგალითზე).

მეორე თავის დასკვნაში კვლევის შედეგად გამოვლენილია ამ ეტაპის თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების მნიშვნელობა და შედეგები, ძირითადი მიმართულებები და პროგრესული ტენდენციები.

დისერტაციის მესამე თავში წარმოდგენილია ქალაქის განვითარების თანამედროვე ეტაპი 90-იანი წლებიდან 2011 წლამდე.

განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა კონფლიქტურ სიტუაციებს და ტენდენციებს თბილისის განაშენიანებაში. განხილულია თბილისის ისტორიულ გარემოში ახალი განაშენიანების ინტეგრაციის და არსებულ ურბანულ ქსოვილთან მისი შეუსაბამისობის, ურბანული მემკვიდრეობის შენარჩუნების, საბაზრო ეკონომიკურ პირობებში წარმოქმნილი კონფლიქტების საკითხები. ერთ ერთ მნიშვნელოვან საკითხად წარმოდგენილია ქალაქის ქალაქთმშენებლობითი პროექტირების სისტემა, მისი მდგრადი და სტრატეგიული განვითარების გეგმა. აღწერილია ახალი საპროექტო წინადადებები და მნიშვნელოვანი პროექტები, მოყვანილია განხორციელებული მშენებლობების მაგალითები.

განხილულია 2001 წლის გამოცხადებული „ქ.თბილისის პერსპექტიული განვითარების ქალაქთმშენებლობითი კონცეპციაზე“ კონკურსის შედეგები, რომელმაც გამოავლინა ქალაქის დაგეგმარებისა და განაშენიანების აქტუალური პრობლემები.

ამ თავში განსაკუთრებული ყურადღება ენიჭა ქალაქის სარეკრიაციო ზონების და რკინიგზის ქალაქის ცენტრალური ნაწილიდან ქალაქგარეთ გატანის, ახალი ინფრასტრუქტურის ჩამოყალიბების საკითხებს. მნიშვნელოვან საკითხად ითვლება ახალი სარეზერვო ტერიტორიების შექმნა ქალაქის ცენტრალურ ნაწილებში და ისტორიული უბნების რეაბელიტაციის პრობლემები. მესამე თავში მოცემულია საერთო დასკვნა, რომელიც თბილისის განვითარების ყველა ეტაპს მოიცავს.

Summary

Number of occasions has affected development of Tbilisi's nowadays appearance. Today the city is meant to be the center of South Caucasus and carries out the central function during execution of numerous projects thanks to its advantageous geographical location. Civilian part of Tbilisi has always been changing.

At present Tbilisi city layouts is under its structure's rehabilitation and transformation. The city experiences its development as well as Tbilisi's town-planning major elements and parameters are being under updating. The city's urbanization development problems are extremely difficult on each level of its structure.

The paper's **introduction** features themes topicality motivations, methods, subjects and aim of research, obtained results' novelty and its practical use. All the trends of Tbilisi's development stages are marked out and the importance of city's perspective development master plan is pointed out.

The dissertation's **first chapter** consists of reviews of list of references. The city's development first phase is presented from its foundation till XIX c. and the town planning of Tbilisi in XIX c. All the mentioned stages of city's extension trends are being analyzed. It came out that historical and natural conditions influenced the city's development and its preservation through the ages along the bank of Mtkvari River.

The town planning's development of XX c Soviet period has been reviewed in the thesis's **second chapter**. The terms of appearance of the new residential structural units – microdistricts are given. Tbilisi has been requiring solid rearrangements for that period. The city's broad neighborhoods were narrow and consisted of badly organized streets. There were no practical and short communication roads between separate districts.

The new stage of town planning begins by confirmation of the I master plan in 1934. Residential blocks are becoming bigger from the first half of 30th. The first master plan's traditions has been repeated and continued by the second major plan confirmed in 1954. The meeting held in 1960 regarding up-to-date problems in town planning and organized by CPSU (Communist Party of the Soviet Union) Central committee and USSR Cabinet Council had a vital importance for the city's following development.

Examples of Tbilisi's first major housing estates and their layout concepts are reviewed in this chapter. As an example Europe's cities major housing estates and key destinations of their development are given. In this chapter is also considered the residential complexes projecting process on the difficult terrain conditions, the concepts of city's 70-80 years housing estates projecting and building up, public service's structure, networking and its importance through the

microdistricts planning processes, several examples of XIX c. (Russia) microdistricts construction are given.

The second chapter's conclusion includes research's results pointing out an importance and products of this period Tbilisi's town planning development, its major destination and advanced trends.

The city's planning contemporary stage: from 90th till 2011 is presented in the **third chapter** of the thesis. The conflict situations and trends in Tbilisi's building up are subject to special attention. The following list of issues is reviewed: a modern building up integration and its inconsistency with an existed urban fabric in the city's historical districts; the preservation of urban heritage; some conflict issues developed during the market economy period. One of the key subjects is city's town planning designing system, its sustainable and strategic development plan. The new offers and important projects are described; examples of realized constructions are listed.

The results of contest "The concept of Tbilisi's town planning perspective development" announced in 2001 showed topical issues of city's planning and its building up.

The special attention in this chapter is dedicated to the new infrastructure issue's forming, city's recreation areas and the railway station's transfer from the downtown to the suburbs. Among the main issues are those regarding creation of new reserve areas in the Tbilisi's central parts and the rehabilitation of city's historical districts. The third chapter includes general conclusion with all the city's development stages mentioned.

Nino Okuashvili's thesis "Development of Tbilisi town planning" (stages, trends, forecasts) includes introduction, three chapters, conclusions, list of references, pictures of figures and plans. Thesis's textual part consists of ... PC typed pages, ... illustrations (drawings, photos, layouts of city plans, sketches). The dissertation's full edition (textual part featuring illustrations) amounts to ... PC typed pages.

შინაარსი

ტიტულის გვერდი.....	
ხელმოწერების გვერდი.....	
საავტორო უფლების გვერდი.....	
რეზიუმე (ორ ენაზე).....	
შინაარსი.....	
ილუსტრაციების (ნახაზების) ნუსხა.....	
მადლიერების გვერდი.....	
შესავალი.....	
ლიტერატურული მიმოხილვა.....	
თავი 1. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების წინამძღვრები.....	
1.1. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება - I ეტაპი (პირველი ცნობები და ფეოდალური პერიოდი).....	
1.2. დასკვნები.....	
1.3. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება - II ეტაპი (XIX საუკუნე -კაპიტალისტური პერიოდი).....	
1.4. დასკვნები.....	
თავი 2. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება - III ეტაპი. (საბჭოთა ქალაქთმშენებლობის პერიოდი).....	
2.1. ახალი საცხოვრებელი სტრუქტურული ერთეულების - მიკრორაიონების გაჩენის წინაპირობები.....	
2.2. თბილისის პირველი მსხვილი საცხოვრებელი მასივები.....	
2.3. თბილისის 70-80-იანი წლების საცხოვრებელი მასივების დაგეგმარება-განაშენიანების პრინციპები.....	
2.4. საცხოვრებელი კომპლექსების დაპროექტება თბილისის რთულ რელიეფზე.....	
2.5. მიკრორაიონების მშენებლობა - XXI საუკუნის დასაწყისი (რუსეთის მაგალითზე).....	
2.6. დასკვნები.....	
თავი 3. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება -IV ეტაპი (პოსტსაბჭოური პერიოდი, 1990-2010 წ.წ.).....	
3.1. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი პროექტირების სისტემის მექანიზმები.....	
3.2. კონფლიქტური სიტუაციები და ტენდენციები თბილისის განაშენიანებაში.....	
3.3. თბილისის ახალი საპროექტო წინადადებები, პროექტები და მშენებლობები.....	
დასკვნა	
გამოყენებული ლიტერატურა.....	

ილუსტრაციების (ნახაზების) ნუსხა

- ილუსტრაცია 1. თბილისის ხედი ჟან შარდენის წიგნიდან. 1670-იანი წლების დასაწყისი.
- ილუსტრაცია 2. თბილისის ხედი ჟოზეფ დე ტურნეფორის წიგნიდან. 1701წელი.
- ილუსტრაცია 3. თბილისის გეგმა. შედგენილი ვახუშტი ბატონიშვილის მიერ. 1735 წელი.
- ილუსტრაცია 4. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1782 წელს.
- ილუსტრაცია 5. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1782 წელს ფრანგი ინჟინერის მიერ.
- ილუსტრაცია 6. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1785 წელს ა.პისჩევიჩის მიერ.
- ილუსტრაცია 7. თბილისის ხედი. XVIII საუკუნის ბოლო.
- ილუსტრაცია 8. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1800 წელს ვ. ჩუიკოს მიერ.
- ილუსტრაცია 9. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1800 წელს.
- ილუსტრაცია 10. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1802 წელს.
- ილუსტრაცია 11. თბილისის ხედი. გ.გაგარინის ჩანახატი.
- ილუსტრაცია 12. თბილისის ხედი. გ.გაგარინის ჩანახატი.
- ილუსტრაცია 13,14. თბილისის ხედები. XVIII საუკუნის ბოლო XIX დასაწყისი.
- ილუსტრაცია 15. თბილისის ხედი, კალაუზანი რეკონსტრუქციის შემდეგ. 2010 წელი.
- ილუსტრაცია 16. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1833 წელს, რუსი ოფიცრების მიერ.
- ილუსტრაცია 17,18. თბილისის გეგმები, XIX საუკუნე, შედგენილი გერმანელი ინჟინრების მიერ.
- ილუსტრაცია 19. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1844 წელს.
- ილუსტრაცია 20. თბილისის ხედი. დ.ე. ერმაკოვის ფოტო, 1893 წელი.
- ილუსტრაცია 21. თბილისის გეგმა. მტკვრის მარცხენა სანაპირო. XIX საუკუნის შუა წლები.
- ილუსტრაცია 22. თბილისის გეგმა. სოლოლაკი. XIX საუკუნის შუა წლები.
- ილუსტრაცია 23. თბილისის გეგმა. 1859 წელი.
- ილუსტრაცია 24. თბილისის ხედი, ნარიყალა. XIX საუკუნე.
- ილუსტრაცია 25. თბილისის ხედი, მეტეხის ხიდი. XIX საუკუნე.
- ილუსტრაცია 26. თბილისი, მეტეხის ხიდის თანამედროვე ინტერპრეტაცია. საპროექტო მოსაზრება. არქიტექტორთა ჯგუფი გ.ბათიაშვილის და ა.ყრუაშვილის ხელმძღვანელობით.
- ილუსტრაცია 27. თბილისის ხედი, ერევნის მოედანი. XIX საუკუნე.
- ილუსტრაცია 28. თბილისის ხედი მთაწმინდიდან. XIX საუკუნე.
- ილუსტრაცია 29. თბილისის გეგმა. XIX საუკუნის ბოლო.
- ილუსტრაცია 30,31. თბილისი, რუსთაველის გამზირი, მარჯანიშვილის ქუჩა, რეკონსტრუქციის შემდეგ. 2010 წელი.
- ილუსტრაცია 32. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების სქემები.
- ილუსტრაცია 33. თბილისის გეგმა. 1924 წელი.

ილუსტრაცია 34. თბილისი, კომპლექსური განაშენიანების რაიონი „საბურთალო“, I კვარტალი. „თბილქალაქპროექტი“ (გეგმა).

ილუსტრაცია 35. თბილისის, 26-კომისრების რაიონის საცხოვრებელი კვარტლების დეტალური დაგეგმარების პროექტის გეგმა.

ილუსტრაცია 36. თბილისის საცხოვრებელი მასივი, „დილომი“. არქ. ი.ჩხენკელი, ნ.მიქაძე, ჯ.ჯიბლაძე. 1960 წელი. (მაკეტი, ხედი ზემოდან)

ილუსტრაცია 37. თბილისი. დიდმის მასივის ექსპერემენტალური პროექტი, 1962 წელი. არქ. გ.ბერიძე, ა.ლოლობერიძე, ა.ყრუაშვილი, ბ.მამინაიშვილი, ნ.მიქაძე.

ილუსტრაცია 38. თბილისის გენერალური გეგმა, 1970 – 2000 წწ.

ილუსტრაცია 39. თბილისი, საცხოვრებელი მასივი „გლდანი“-ს დეტალური დაგეგმარების გეგმა. არქ. თ.ბოჭორიშვილი, ბ.გელდიაშვილი.

ილუსტრაცია 40. თბილისი, საცხოვრებელი მასივი „გლდანი“-ს მაკეტის ფოტო. არქ. თ.ბოჭორიშვილი, ბ.გელდიაშვილი.

ილუსტრაცია 41. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ზღვის უბანი“. მაკეტის ფოტო.

ილუსტრაცია 42. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ზღვის უბანი“. დეტალური დაგეგმარების გეგმა.

ილუსტრაცია 43. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „მუხიანი“, მაკეტი (ხედი ზემოდან).

ილუსტრაცია 44. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „დიდი დილომი“, მაკეტი.

ილუსტრაცია 45. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „დიდი დილომი“, V-VI მიკრორაიონების მაკეტი (ხედი ზემოდან).

ილუსტრაცია 46. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „თემქა“, მაკეტი (საზოგადოებრივი ცენტრი).

ილუსტრაცია 47. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ვაზისუბანი“, გეგმა.

ილუსტრაცია 48. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ვარკეთილი III“-ის დეტალური დაგეგმარების გეგმა.

ილუსტრაცია 49. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ვარკეთილი II“. გეგმა.

ილუსტრაცია 50. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ვარკეთილი III“, გეგმა.

ილუსტრაცია 51. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ფონიჭალა“, მაკეტი.

ილუსტრაცია 52. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ლოჭინი“-ს დეტალური დაგეგმარების გეგმა.

ილუსტრაცია 53. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ლოჭინი“-ს მაკეტი.

ილუსტრაცია 54. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ბაგები“. გეგმა.

ილუსტრაცია 55. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „მუხიანი“. მაკეტი.

ილუსტრაცია 56. ქ. ტომსკი. მიკრორაიონი „პოდსოლნუხი“.

ილუსტრაცია 57. ქ. ნოვოსიბირსკი. მიკრორაიონი „აკატუისკი“.

ილუსტრაცია 58. ქ. ნოვოსიბირსკი. მიკრორაიონი „აკატუისკი“, ფრაგმენტი.

ილუსტრაცია 59. ქ. ობნინსკი. მიკრორაიონი „ზაოვრაჟიე“, გეგმა.

ილუსტრაცია 60. ქ. ჩებოკსარი. საცხოვრებელი რაიონი „ახალი ქალაქი“, გეგმა.

- ილუსტრაცია 61. ქ. ჩებოკსარი. საცხოვრებელი რაიონი „ახალი ქალაქი“, მაკეტი.
- ილუსტრაცია 62. ქ. ულიანოვსკი. მიკრორაიონი „ზაპად-1“, მაკეტი.
- ილუსტრაცია 63. ქ. სნეჟინსკი. ახალი მიკრორაიონი. პერსპექტიული ხედი.
- ილუსტრაცია 64. ქ. სნეჟინსკი. ახალი მიკრორაიონი. დეტალური დაგეგმარების გეგმა.
- ილუსტრაცია 65. სოფელი „დუბოვოე“, მიკრორაიონი „ცენტრალნი“, პერსპექტიული ხედი.
- ილუსტრაცია 66. საზოგადოებრივი მომსახურების სისტემის სტრუქტურა.
- ილუსტრაცია 67. ქალაქთმშენებლობითი პროექტირების სისტემა.
- ილუსტრაცია 68. საცხოვრებელი სახლი ჭონქაძეს ქჩაზე, (მშენებლობა.2003 წ.).
- ილუსტრაცია 69. საცხოვრებელი კორპუსი მთაწმინდაზე, (2003 წ.).
- ილუსტრაცია 70. საცხოვრებელი სახლების მშენებლობები მთაწმინდის მთის მიდამოებში, (2004 წ.).
- ილუსტრაცია 71. საცხოვრებელი სახლების მშენებლობები მთაწმინდის მთის მიდამოებში, (2004 წ.).
- ილუსტრაცია 72. ვაკე, ფალიაშვილი ქუჩა, (2010 წ.).
- ილუსტრაცია 73. მშენებლობა ანჩისხატის ტაძართან, (2004 წ.).
- ილუსტრაცია 74. საოფისე შენობა, ი. ჭავჭავაძის გამზირი, (2010 წ.)
- ილუსტრაცია 75. სავაჭრო - საოფისე შენობა “პიქსელი“, ი. ჭავჭავაძის გამზირი, (2010 წ.).
- ილუსტრაცია 76. საცხოვრებელი განაშენიანება ვერას პარკის წინ, (2010 წ.).
- ილუსტრაცია 77. მშენებარე საცხოვრებელი განაშენიანება, თბილისის მერიის შენობის უკან, (2010 წ.).
- ილუსტრაცია 78. განივი სატრანსპორტო მაგისტრალი ვახუშტი ბაგრატიონის ქუჩის გაგრძელებაზე.
- ილუსტრაცია 79. სატრანსპორტო კვანძი ი. ჭავჭავაძის გამზირს და ვარაზისხევის ქუჩის გადაკვეთაზე.
- ილუსტრაცია 80. გმირთა მოედანი. რეკონსტრუქციის პროექტი.
- ილუსტრაცია 81. გმირთა მოედანი. რეკონსტრუქციის პროექტი. (სამომავლო ღამის ხედი).
- ილუსტრაცია 82. ქ. წამებულის გამზირი , პერსპექტიული განვითარების ჩარჩო გეგმა.
- ილუსტრაცია 83. ქ. წამებულის გამზირი , პერსპექტიული განვითარების ჩარჩო გეგმა.
- ილუსტრაცია 84. დიდუბის, ვაგზლის მოედნის მიმდებარე ტერიტორიის განვითარების ჩარჩო გეგმა.
- ილუსტრაცია 85. დიდუბის, ვაგზლის მოედნის მიმდებარე ტერიტორიის განვითარების ჩარჩო გეგმა.
- ილუსტრაცია 86. სადგური „ნავთლული“-ს პროექტი.
- ილუსტრაცია 87. სადგური“ დიდუბე“-ს პროექტი.
- ილუსტრაცია 88. პროექტი „თეთრი ტბა“, არქ. დ. ცუცქერიძე.

- ილუსტრაცია 89. პროექტი „თეთრი ტბა“, არქ. დ. ცუცქერიძე.
- ილუსტრაცია 90. პროექტი „თეთრი ტბა“, არქ. დ. ცუცქერიძე.
- ილუსტრაცია 91. მრავალფუნქციური საცხოვრებელი კომპლექსი ავლაბარში.
- ილუსტრაცია 92. სახვოვრებელი კომპლექსი „პატარა ავლაბარი“.
- ილუსტრაცია 93. საცხოვრებელი კომპლექსი „ორთოქალის თურფა“.
- ილუსტრაცია 94. საცხოვრებელი კომპლექსი „ქარვასლის მოედანი“.
- ილუსტრაცია 95. მრავალფუნქციური კომპლექსი „ აფთაუნ თბილისი“.
- ილუსტრაცია 96. მრავალფუნქციური კომპლექსი „ აფთაუნ თბილისი“.
- ილუსტრაცია 97. საცხოვრებელი კომპლექსი „ ფულ ჰაუზ ყაზბეგი“.
- ილუსტრაცია 98. საცხოვრებელი კომპლექსი „თაუნ ჰაუს სოლოლაკი“.
- ილუსტრაცია 99. მრავალფუნქციური კომპლექსი, (კოსტავას და საბურთალოს ქუჩებს შორის).
- ილუსტრაცია 100. მრავალფუნქციური კომპლექსი ორთოქალაში.
- ილუსტრაცია 101. სპორტულ-საცხოვრებელი კომპლექსი, (ყოფილი საბურთალოს ბაზარი).
- ილუსტრაცია 102. საცხოვრებელი სახლი (ამაღლების ქ.), არქ. მ. ჩხაიძე.
- ილუსტრაცია 103. საცხოვრებელი კომპლექსი (ყიფიანის ქ.35), არქ. გ. სულაბერიძე.
- ილუსტრაცია 104. საცხოვრებელი კომპლექსი (ყიფიანის ქ.35), არქ. გ. სულაბერიძე.
- ილუსტრაცია 105. სავაჭრო ცენტრი „ქარვასლა“ (დადიანის გამზირი).

ცხრილი 1. თბილისის საცხოვრებელი მასივების ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები (არსებული მდგომარეობა) - გვ.99

მადლიერება

მინდა უღრმესი მადლობა გადავუხადო ჩემი დისერტაციის სამეცნიერო ხელმძღვანელს, არქიტექტურის დოქტორს, პროფესორ გივი ბერიძეს, რომელიც თავის მრავალმხრივ ცოდნას და გამოცდილებას მიზიარებდა, როგორც ასპირანტურაში სწავლის პერიოდში, ისე სადისერტაციო ნაშრომის მომზადების ყველა ეტაპზე. მეხმარებოდა ნაშრომის სტრუქტურული, მეთოდური და სხვა საკითხების გადაწყვეტაში.

ასევე მინდა გადავუხადო დიდი მადლობა არქიტექტორებს გივი შავდიას, მერაბ ბოლქვაძეს და თემურ ბოჭორიშვილს რომლებმაც გამიზიარეს თავისი მრავალწლიანი ქალაქგეგმარებითი გამოცდილება თბილისის მსხვილი საცხოვრებელი მასივების პროექტირებაში და მომაწოდეს საინტერესო და მნიშვნელოვნად ფასეული ჩვენი ქალაქის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების ისტორიისთვის გრაფიკული მასალა და პროექტების, მაკეტების ფოტოები.

მადლიერება მინდა გამოვხატო არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის ფაკულტეტის პროფესორ-მასწავლებლებისადმი, რომლებმაც დიდი წვლილი მიუძღვით, ჩემი როგორც არქიტექტორის ჩამოყალიბებაში.

არქიტექტორი, ნინო ოქუაშვილი

შესავალი

პრობლემის აქტუალობა გამოწვეულია იმით, რომ საქართველოს მრავალი პრობლემა აქვს სახალხო მეურნეობის სხვა და სხვა დარგების განვითარებასთან დაკავშირებით და არამარტო ქვეყნის სხვა პრობლემებს შორის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ქალაქთმშენებლობას. ამ სფეროში მიღწეული იყო გარკვეული წარმატებები დასახლებული ადგილების, ქალაქების დაგეგმარება-განაშენიანების საქმეში. ამავე დროს მიღწევებთან ერთად იყო სერიოზული შეცდომებიც: ნაკლები ყურადღება ექცეოდა კომპლექსურ განაშენიანებას, ტერიტორიების კეთილმოწყობის, გამწვანების საკითხებს, შენობა-ნაგებობების ტიპოლოგიური საკითხების დამუშავებას.

საქართველოს დამოუკიდებლობის მიღების შემდეგ, როცა დაიწყო ახალი სოციალურ-ეკონომიკური ფორმაციის ჩამოყალიბება, წარმოიქმნა მთელი რიგი პრობლემებისა არქიტექტურისა და ქალაქთმშენებლობის სფეროში, რომელთა შორის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესია ის, რომ სახელმწიფო აღარ წარმოადგენს უძრავი ქონების და საფინანსო რესურსების ერთადერთ მფლობელს. შეიცვალა დაგეგმარებისა და განაშენიანების ინვესტირების არსებული წესი. ახალი იმპულსი შეიძინა საქალაქო მართვის კონცეფციამ თვითმმართველობის უპირატესობით, პირველ პლანზე წამოიწია მოქალაქეთა "სოციალური დაკვეთის" რეალიზაციის აუცილებლობამ, გარემოს დაცვისა და ეკოლოგიური პრობლემების პრიორიტეტულობამ, საქართველოს დასახლებული ადგილების ახალი თაობის საპროექტო დაგეგმარებითი დოკუმენტაციით უზრუნველყოფამ.

ეს და სხვა მრავალი არქიტექტურული და ქალაქთმშენებლობითი პრობლემები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ საპროექტო დაგეგმარებითი სამუშაოების შესრულებაზე და მოითხოვენ სამეცნიერო კვლევითი სამუშაოების ჩატარებას, დაგეგმარებისა და განაშენიანების

მეთოდოლოგიური პრინციპებისა და რეკომენდაციების გამომუშავების თვალსაზრისით, რაც არქიტექტურულ - სამშენებლო მეცნიერების პროგრესს წარმოადგენს და არქიტექტურისა და ქალაქთმშენებლობითი თეორიის სფეროს მიეკუთვნება.

კვლევის ძირითად ობიექტებს წარმოადგენენ თბილისის გარეუბნებში, თავისუფალ ან სასოფლო - სამეურნეო სავარგულებზე დაპროექტებული და განაშენიანებული საცხოვრებელი მასივების - საცხოვრებელი რაიონების და მათში შემავალი მიკრორაიონების, კვარტლების და სახლების ჯგუფების დაგეგმარებისა და განაშენიანების სტრუქტურები, მათი ტერიტორიულ-სივრცითი ქალაქგეგმარებითი ორგანიზაციის სისტემები.

გარდა ამისა კვლევის ობიექტი შეეხო თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების ეტაპებს, მისი დაარსებიდან 2011 წლამდე და აგრეთვე იმ პროექტებს, რომელთა განხორციელება დასახულია პერსპექტივაში.

კვლევის მიზანია თბილისის დაგეგმარებისა და განაშენიანების ანალიზის საფუძველზე გამოვლინდეს მისი ქალაქთმშენებლობითი განვითარების ეტაპები, ტენდენციები და პროგნოზი, რომლებიც ძირითადად შეეხება დედაქალაქის საცხოვრებელი მასივების (1945 -1990 წ.) დაპროექტებისა და მშენებლობის პრინციპებს, მათ საპროექტო და ნატურაში განხორციელებულ ანალიზს, დადებითი და უარყოფითი მაგალითების გამოვლენას ადგილობრივი პირობების თავისებურებების გათვალისწინებით, ზოგიერთ ძირითად და ტექნიკურ-ეკონომიკურ მაჩვენებლებს, რომლებიც ასახავენ ტერიტორიის რაციონალურ ათვისებას და აგრეთვე ახალი მშენებლობების საპროექტო და განხორციელებული მაგალითების მიმოხილვას.

დასახულმა კვლევის მიზანმა განსაზღვრა შემდეგი ამოცანები: თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების ძირითადი ეტაპების

გამოვლენა და მისი საცხოვრებელი მასივების ქალაქთმშენებლობითი ორგანიზაციის პრინციპები, ტენდენციები და პროგნოზი.

ნაშრომის **კვლევის მეთოდები** მოიცავს ლიტერატურული წყაროების, საპროექტო წინადადებების და განხორციელებული პროექტების მასალების შესწავლას, ვიზუალურ დაკვირვებას და სამეცნიერო კვლევის საფუძველზე ჩამოყალიბებულ ანალიზს, რომელიც ეყრდნობა ისტორიული, სტატისტიკური და კარტოგრაფიული მასალების მონაცემებს. ნაშრომში გამოყენებულია სისტემური კვლევის მეთოდი, რაც განაპირობებს თბილისის საცხოვრებელი მასივების ქალაქთმშენებლობითი განვითარების სპეციფიკურ გამოვლენას.

კვლევის მეცნიერული სიახლე მდგომარეობს იმაში, რომ დასახლებული ადგილები განიხილება არა ზოგადად, არამედ საქართველოს კონკრეტულ ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით, რომლებიც მნიშვნელოვნად ახდენენ გავლენას მათ ქალაქმშენებლობითი განვითარების გადაწყვეტებზე. ჩატარებული სამეცნიერო კვლევითი შედეგები (რეკომენდაციები, მეთოდური მითითებები და ახალი ნორმატიული მაჩვენებლები) პრაქტიკულ მნიშვნელობას იძენენ, რომლებიც უზრუნველყოფენ მეთოდოლოგიურ საფუძვლებს სხვადასხვა დონის საპროექტო-დაგეგმარებითი სამუშაოების ჩატარების დროს. გამოვლენილი პროგრესული ტენდენციებისა და მიდგომების გამოყენება განაპირობებენ რაციონალურ ტერიტორიულ ათვისებას, ბუნების დაცვას და გარემოს გაუმჯობესებას, სხვადასხვა ქალაქთმშენებლობითი წარმონაქმნების კომპლექსურ გადაწყვეტას, რომლის დროს მცირდება საჭირო მიწის ფართობები, იზრდება მშენებლობის რენტაბელობა და უმჯობესდება მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური პირობები, რაც არქიტექტურისა და ქალაქთმშენებლობის მთავარ პრინციპს წარმოადგენს.

ნაშრომის პრაქტიკული დანიშნულებაა კვლევის შედეგად მიღებული დასკვნები და რეკომენდაციები, რომლებიც შესაძლებელია გამოყენებული იყოს თბილისისა და საქართველოს ქალაქების საპროექტო და გეგმარებითი

სამუშაოების ჩატარებისას, განსაკუთრებით საცხოვრებელი მასივების, რაიონების, მიკრორაიონების დაპროექტების და რეკონსტრუქციის დროს.

ნაშრომის აპრობაცია. სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი დებულებები და შედეგები (დასკვნები, რეკომენდაციები, პრინციპები) გამოქვეყნებულია სამეცნიერო სტატიების სახით მაღალრეიტინგულ ჟურნალებში. ცალკეული პრობლემები თემის გარშემო მოსმენილია სემინარებზე, რასაც ითვალისწინებს სათანადო დებულება და თემები შეფასებულია მაღალ დონეზე.

დისერტაციის სტრუქტურა და მოცულობა. ნაშრომი შედგება შესავლისაგან, სამი თავისაგან, დასკვნებისაგან, გამოყენებული ლიტერატურის ჩამონათვლისგან, ილუსტრაციებისა და ნახაზების სურათებისგან. დისერტაციის ტექსტური ნაწილი მოიცავს კომპიუტერზე ნაბეჭდ 120 გვერდს, 105 ილუსტაციას(ნახაზები, ფოტოები, ქალაქის გეგმების სქემები, ჩანახატები) და 1 ცხრილს. დისერტაციის სრული ვერსია (ტექსტური ნაწილი ილუსტარციებით) შეადგენს კომპიუტერზე ნაბეჭდ 164 გვერდს. დისერტაციას მოყვება დამატებითი დანართი.

1. ლიტერატურის მიმოხილვა

დისერტაციაში განხილულია თემის გარშემო საქართველოში, ბოლო პერიოდში გამოქვეყნებული შემდეგი სამეცნიერო ნაშრომები:

- გ.ბერიძე. არქიტექტურისა და ქალაქთმშენებლობის პრობლემები, თბილისი 2001 წ.

წიგნში წარმოდგენილია რჩეული ნაშრომები, რომლებშიც განხილულია ქალაქთმშენებლობის, საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი შენობების არქიტექტურის თეორიისა და პრაქტიკის პრობლემები, პროექტირების და მშენებლობის მეთოდოლოგიის საკითხები, სამეცნიერო-კვლევითი სამუშაოების მიმართულებები.

- დ.ნინიძე, ხ.მ.ბალესტერი, ლ.თუმანიშვილი, გ.გოგოლაშვილი, ი.უგულავა, ბ.ბუზუ, მ.დე ტისი. თბილისის ურბანული რეაბილიტაციის ძირითადი საკითხები, თბილისი, 2001 წ.

წიგნში განხილულია თბილისის ურბანული რეაბილიტაციის ძირითადი საკითხები, ჩატარებული ან დაგეგმილი სარეაბილიტაციო სამუშაოები. განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა საცხოვრებელი ფონდის სტრუქტურას, ინფრასტრუქტურის პრობლემას, ქალაქის უბნების და მოსახლეობის პრიორიტეტების საკითხებს.

- დ.აბულაძე. „როდის ექნება თბილისს სტრატეგიული განვითარების გეგმა?“ საქართველოს არქიტექტურული კატალოგი №1, 2005 წ.

სტატიაში განხილულია თბილისის სტრატეგიული განვითარების საკითხები და ურბანული დაგეგმარების ახალი წესები.

- ვ.აფციაური, გ.ბათიაშვილი, გ.ბერიძე, მ.თუმანიშვილი, ზ.კიკნაძე, ბ.მამინაიშვილი, მ.ფოჩხუა, ნ.ჩაჩავა. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების მეთოდოლოგიური პრობლემები, თბილისი, 2004 წ.

წიგნში მოცემულია: თბილისის ისტორიული რაიონების ქალაქგეგმარებითი განვითარების ტენდენციები, თბილისის ცენტრის სტრუქტურაში ისტორიული რაიონების ჩართვის პრინციპები. „ძველი

თბილისის“ განაშენიანების რეკონსტრუქცია. განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა თბილისის მტკვრის სანაპიროების განვითარების დინამიკის ანალიზს, მოცემულია უცხოური გამოცდილების მაგალითები, ასევე თბილისის და მტკვრის ფუნქციურ-გეგმარებითი ერთიერთმომართებების განვითარების პრინციპები და რეკომენდაციები. განხილულია თბილისის გარემოს მოწესრიგების ქალაქთმშენებლობითი პოზიციები და სხვა.

- თ.კვიციანი. თბილისის არქიტექტურა, თბილისი, 1982 წ.

წიგნში მოცემულია თბილისის ქალაქთმშენებლობის და არქიტექტურის განვითარება, მისი დაარსებიდან XX საუკუნის 1990 წლამდე. ნაშრომში მოცემულია მეტად მნიშვნელოვანი, ისტორიული, თეორიული საპროექტო მასალები და წარმოდგენილია საინტერესო გრაფიკული და ფოტო ილუსტრაციები.

- გ.ბერიძე, ვ.დავითაია, ზ.კვიციანი, ლ.კლიმიაშვილი, ბ.მამინაიშვილი, ნ.ნაცვლიშვილი, გ.სოსელია, გ.შავდია, თ.ჯეირანაშვილი. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების მეთოდოლოგიური პრობლემები, თბილისი, 2005 წ.

წიგნში მნიშვნელოვანი ადგილი ეთმობა ისეთ აქტუალურ საკითხების ანალიზს, როგორცაა: თბილისის თეორიულ-სივრცითი განვითარების სტრატეგიული დაგეგმვა, თბილისის აგლომერაციის განსახლებული ადგილების ჯგუფური სისტემის საზოგადოებრივი ცენტრის ფორმირება, თბილისის ცალკეული რაიონების და უბნების არქიტექტურულ-სივრცითი ორგანიზაციის საპროექტო წინადადებები, თბილისის ახალი გენგეგმის დამუშავების და ცალკეული ქალაქთმშენებლობითი ობიექტების დაგეგმარების საკითხები, თბილისის ურბანული განვითარების კონცეპციაზე გამოცხადებული კონკურსის შედეგები და საკონკურსო პროექტებში ჩამოყალიბებული საკითხების პრიორიტეტული მიმართულებები და რეკომენდაციები და სხვა.

- ნ.თევზაძე, ლ.კანდელაკი. „წერტილოვანი შენობები საცხოვრებელ განაშენიანებაში“, სტატია, კავკასიის მაცნე, 2003 წ.

სტატიაში წარმოდგენილია წერტილოვანი საცხოვრებელი სახლების გამოყენების საფუძვლები ქალაქის მჭიდროდ დასახლებულ ისტორიულად ჩამოყალიბებულ განაშენიანებაში. ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში, ამ სახლების კონკრეტული საპროექტო წინადადებების ანალიზის საფუძვლებზე გამოვლენილი მათი არქიტექტურულ-გეგმარებითი თავისებურებები ქალაქის ურბანული ქსოვილის გათვალისწინებით.

- კ.ამირეჯიბი, ვ.აფციაური, გ.ბერიძე, თ.გუგუშვილი, ვლ.ვარდოსანიძე, მ.თუმანიშვილი, ზ.კიკნაძე. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების მეთოდოლოგიური პრობლემები, თბილისი, 2003 წ.

წიგნში გაშუქებულია დღესდღეობით ნაკლებათ დამუშავებული და აქტუალური საკითხები, რომლებიც მნიშვნელოვანია თბილისის ახალი გენერალური გეგმის შედგენისათვის. განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილებულია ისეთ საკითხებზე როგორცაა ქ. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი ზონირება, გენგეგმის ადგილი და მნიშვნელობა ქალაქის ურბანული განვითარების სისტემაში, თბილისის საგარეუბნო ზონის დაგეგმარების თავისებურებანი და მისი ეკოლოგიური მდგომარეობა, მოსახლეობის მონაწილეობა ქალაქგანვითარების პროცესში და ა.შ.

- მ.მელქაძე. „ქალაქური კვარტალის განვითარების ისტორია“, სტატია, კავკასიის მაცნე, 2003 წ.

სტატიაში განხილულია გვიანფეოდალური და ადრინდელბურჟუაზიული პერიოდების თბილისი და დასავლეთ-ევროპული ქალაქები. მოცემულია მათი ქალაქთმშენებლობითი განვითარების სტრუქტურული ანალიზი და ურთიერთშედარება.

- გ.სალუქვაძე. ქალაქთმშენებლობითი ეკოლოგია. სტუ. თბილისი, 2007 წ.

ნაშრომში გაშუქებულია ქალაქთმშენებლობითი ეკოლოგიის მნიშვნელოვანი და აქტუალური პრობლემები. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების კონცეპციის ანალიზს, ქალაქის გარემოს ჩამოყალიბების ტრადიციებს და მათ ეკოლოგიურ ინტერპრეტაციებს.

- ნ.თევზაძე. თბილისის საცხოვრებლის შესწავლისათვის, „შრომები“. თბილისი, სტუ, 1992 წ., №9.

სამეცნიერო ნაშრომში განხილულია თბილისის საცხოვრებლების ფორმირების და განვითარების კონკრეტული მაგალითები. მოცემულია პროექტირების და მშენებლობის მაგალითები და გამოვლენილია საცხოვრებლების ფუნქციონირების თავისებურებები.

აღნიშნული თემის კონტექსტში, კერძოდ თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების პრობლემებზე დაცულია შემდეგი დისერტაციები:

- Чичуа Т.Г. Градостроительные традиции Тбилиси и их современное значение. Дисс. на соиск. уч. степ. канд. арх. Тбилиси, 1967.
- Тевзадзе Е.А. Обновление жилой среды в исторически сложившихся районах города. Дисс. на соиск. уч. степ. канд. арх. Тбилиси, 1978.
- Туманишвили М.П. Влияние исторически сложившейся среды на развитие структуры крупнейшего города (на примере г. Тбилиси) Дисс. на соиск. уч. степ. канд. арх. Научный руководитель Л.Б. Коган. Москва.1985.
- ნ. თევზაძე. საცხოვრებელი ფორმირების არქიტექტურულ-გეგმარებითი პრინციპები. დისერტაცია არქიტექტურის დოქტორის ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი 1994.
- თ. სულუხია. მსხვილი საცხოვრებელი მასივების ფუნქციურ გეგმარებითი რეორგანიზაციის ურბანოლოგიური წინამძღვრები, არქიტექტურის მეცნ. კანდიდატის სამეცნიერო ხარისხის მოსაპოვებლად, ხელმძღვ. პროფ. ვლ. ვარდოსანიძე, თბილისი, 1997.

- მ. ფოჩხუა. მდინარე მტკვრის ქალაქმაფორმირებელი როლი ქ.თბილისის განვითარების პროცესში. არქიტექტურის მეცნ. კანდიდატის სამეცნიერო ხარისხის მოსაპოვებლად, ხელმძღვ. პროფ. გ.შაიშმელაშვილი. თბილისი, 2001.
- კ. ამირეჯიბი. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების პრინციპები. არქიტექტურის დოქტორის სამეცნიერო ხარისხის მოსაპოვებლად. თბილისი, 2002.
- გ. წანაწყენიშვილი. მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლების განვითარება მეოცე სუკუნეში და ტრანსფორმაცია თანამედროვე ეკონომიკურ პირობებში (თბილისის მაგალითზე). არქიტექტურის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად. თბილისი, 2008.
- გ. მახარაშვილი. ქ. თბილისის საცხოვრებელი განაშენიანების არქიტექტურულ-სივრცული განვითარების პრინციპები. არქიტექტურის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად. თბილისი, 2008.
- გ. მუხიაშვილი. ქ. თბილისის ვაჭრობისა და მომსახურების ქსელის ფორმირება და განვითარების პერსპექტივები. არქიტექტურის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად. თბილისი, 2010.

თავი 1.

თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების წინამძღვრები

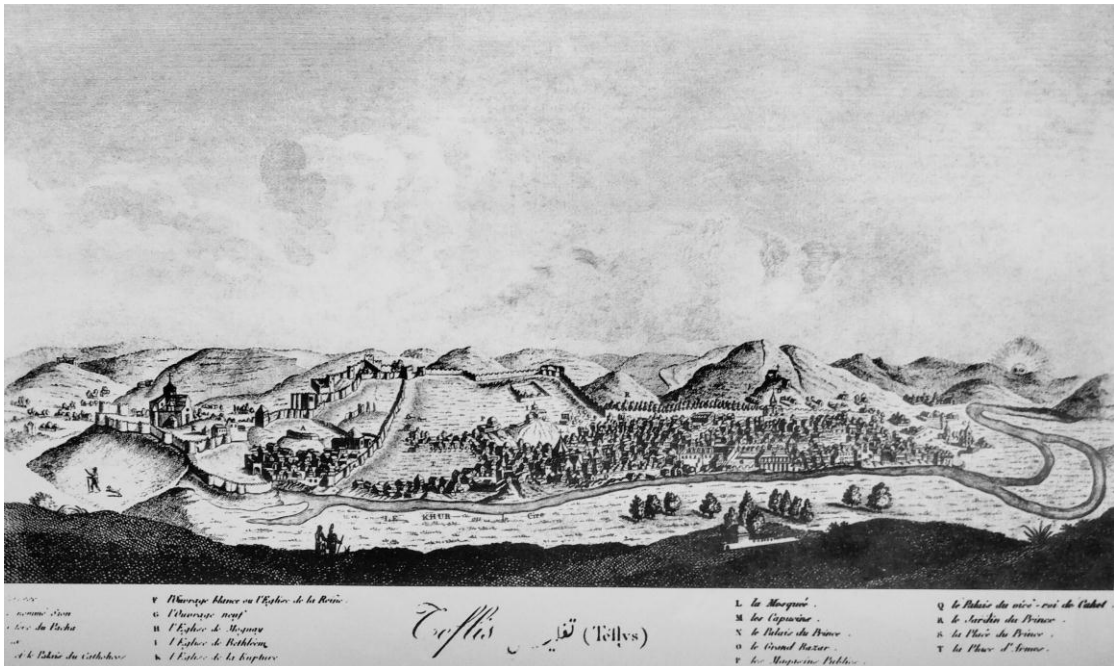
1. 1. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება - I ეტაპი (პირველი ცნობები და ფეოდალური პერიოდი)

თბილისი ერთ-ერთი უძველესი ქალაქია და მისი ისტორია იმდენად საინტერესოა ქალაქგეგმარებითი განვითარების თვალსაზრისით, რომ დღესაც ირეკლება მილიონიანი ქალაქის გეგმარებით სტრუქტურაში და სივრცულ კომპოზიციაში.

პირველი ცნობები თბილისის შესახებ IV საუკუნეს ეკუთვნის. მთელი შუასაუკუნეების მანძილზე იგი ფორმირდებოდა გალავნის შიდა სივრცეში, და ფეოდალური ქალაქის ყველა ეტაპი გაიარა. ადრე შუა საუკუნეებში მას ჰქონდა ციხე-სიმაგრის სტატუსი და შედგებოდა ორი ძირითადი ნაწილისაგან: უძველესი დასახლებისა, კერძოდ თბილისის, და გამაგრებული ტერიტორიისგან - კალასაგან. კალას ნანგრევები დღემდეა შემორჩენილი და ამჟამად მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს ძველი თბილისის სილუეტში. VI საუკუნეში ქალაქის უკვე არსებულ ორ ნაწილს, მდინარე მტკვრის მარჯვენა სანაპიროზე - კალასა და თბილისის უძველეს დასახლებას, დაემატა მესამე, მარცხენა სანაპიროზე მდებარე ნაწილი - სოლდებილი (ისანი). ამასთან, ერთად გაიზარდა კალაუბანი. მისი ტერიტორია გასცდა ძველი ციხე-სიმაგრის კედლების ფარგლებს და გაფართოვდა მდინარის ზემოწელის მიმართულებით ამჟამინდელ ბარათაშვილის ქუჩამდე. ამ განივ კომპოზიციურ ღერძზე აშენდა მეტეხი (სოლდებილი) - ციხე-სიმაგრე კალას ხაზზე, გრძივი კი, რომელიც შემდგომ გახდა ქალაქური განაშენიანების ძირითადი ღერძი, - განვითარდა მტკვრის გასწვრივ.

ადრეფეოდალურ ხანაში მდინარეების მტკვრისა და ლელვთახევის შესართავში აღმოცენებულ ქალაქ თბილისს, სტრუქტურულ-ტერიტორიული სქემის თვალსაზრისით, ახასიათებდა იმ დროის დასახლებისათვის ჩვეული კომპაქტურობა. თითქმის ამავე პერიოდში აშენებულმა მეტეხის გეგმარებითმა კვანძმა თბილისის ტერიტორიულ

განვითარებას პირველი მნიშვნელოვანი იმპულსი შესძინა - ქალაქმა დაიწყო მტკვრის მეორე ნაპირის ათვისება, რის შედეგადაც, მტკვარი ჩაერთო ქალაქის გეგმარებით სტრუქტურაში. VII საუკუნეში იმ ადგილას, სადაც მტკვრის კალაპოტი ყველაზე მეტად ვიწროვდება, უკვე გადებული იყო უძველესი ხიდი, რომელიც კალას ისანთან აკავშირებდა (დღევანდელი ავლაბარი). VIII საუკუნეში ქალაქის დომინანტი კვლავ კალაა, ციტადელი, რომელიც გადაჰყურებს მთელ ქალაქს, საიდანაც განსაკუთრებით ეკლესიების სულუეტები გამოირჩევა. ქალაქის ნაწილი კი, მდინარის მარჯვენა ნაპირის გაყოლებით ვაკეზე იყო განლაგებული. მეორე ნაპირზე, კლდის პირას, ახლანდელი მეტეხის ადგილას, სასაფლაო და "სადილეგო" (სატუსალო) ყოფილა.



ილუსტრაცია 1. თბილისის ხედი ჟან შარდენის წიგნიდან. 1670-იანი წლების დასაწყისი.

ამ სქემით თბილისი გვიან შუა საუკუნეებში არსებობდა. ვახუშტი ბატონიშვილის (ბაგრატიონის) გეგმის მიხედვით (1735 წ.), ქალაქი სამი ძირითადი ნაწილისაგან შედგებოდა. ეს იყო: კალა, აბანოთუბანი და სეიდაბადი. სწორედ ძველი ქალაქის ტერიტორიას ამ დროს საკუთრივ "თბილისი" ერქვა. ისანი - მტკვრის მარცხენა ნაპირზე მდებარეობდა და დანარჩენ ქალაქს ერთადერთი ხიდით უკავშირდებოდა (ისანს ავლაბარი XIV

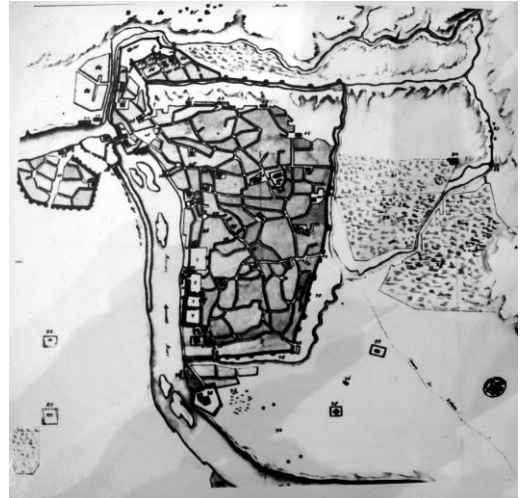
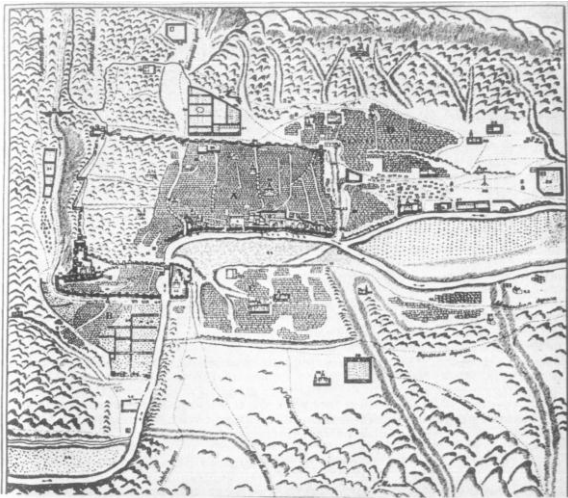
საუკუნიდან შეერქვა). ვახუშტი ბატონიშვილის გეგმაზე კალასგან, ანუ „საკუთრივ ტფილისისაგან“ „დაბალი ციხე“ კედლით იყო გამოყოფილი და იგი კალას თათრის მოედნისკენ გაჭრილი კარიბჭით, „ციხის კარით“ უკავშირდებოდა. 1800 წლის გეგმაზე „დაბალი ციხე“ აღარ არსებობს. იგი კალასთან არის გაერთიანებული. ეს მოხდა ერეკლეს წინამძღოლობით სპარსელების ციხიდან და საერთოდ თბილისიდან განდევნის შემდეგ, რასაც სპარსელთა გარნიზონის ადგილსამყოფელის - ციხის მოსპობა მოჰყვა. ვახუშტის 1735 და 1800 წლების გეგმებს შორის თბილისის კარიბჭეების რაოდენობაშიც არის განსხვავება. ქალაქის ჩრდილოეთ კედელში, რომელიც აწინდელ ბარათაშვილის ქუჩის ხაზს გასდევდა, ვახუშტი ბაგრატიონს ერთმანეთის სიახლოვეს ორი კარიბჭე აქვს ნაჩვენები: „მეიდნის კარი ხიდი“ და „ქვემო კარი ხიდი“.



ილუსტრაცია 2. თბილისის ხედი ჟოზეფ დე ტურნეფორის წიგნიდან. 1701წელი.

თბილისის შემდგომ გეგმებზე კი, მხოლოდ პირველ მათგანს უჩვენებენ უკვე „მუხრანის კარის“ სახელწოდებით. როგორც ჩანს, „ქვემო კარი“, იგივე „წყლის კარი“ XVIII საუკუნის მეორე ნახევარში ამოუშენებიათ თბილისის ფორტიფიკაციული ნაგებობების შეკეთება-გამაგრებისას. დასავლეთის

კედელი დღევანდელი პუშკინის და დადიანის ქუჩების ხაზს გასდევდა, შეკიბულად აჰყვებოდა სოლოლაკის ქედის ფერდობს და ქედის თხემზე. ამოყვანილ ბასტიონს - „შაჰტახტს“ უერთდებოდა. აქედან კედელი ტეხილი ხაზით მიყვებოდა სოლოლაკის ქედს დასავლეთისკენ და ნარიყალას აღწევდა, საიდანაც კედელი მკვეთრად უხვევდა ჩრდილოეთისკენ, ჩამოყვებოდა ფერდობს წავკისის წყლის გაყოლებით მტკვრამდე და კალას სამხრეთ-აღმოსავლეთის ზღუდეს ქმნიდა.



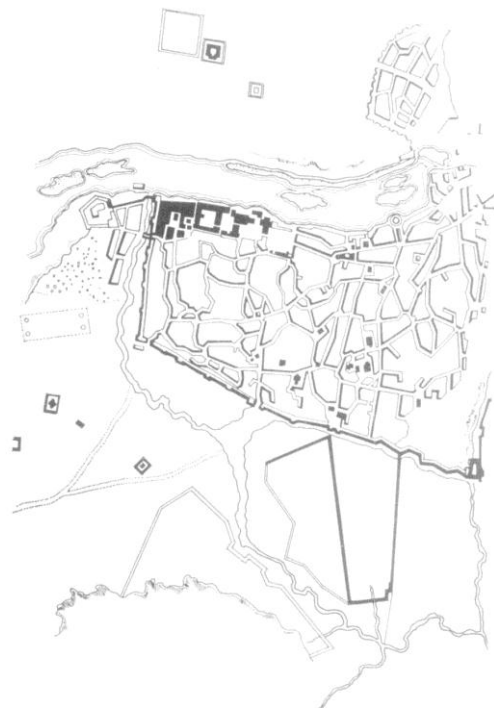
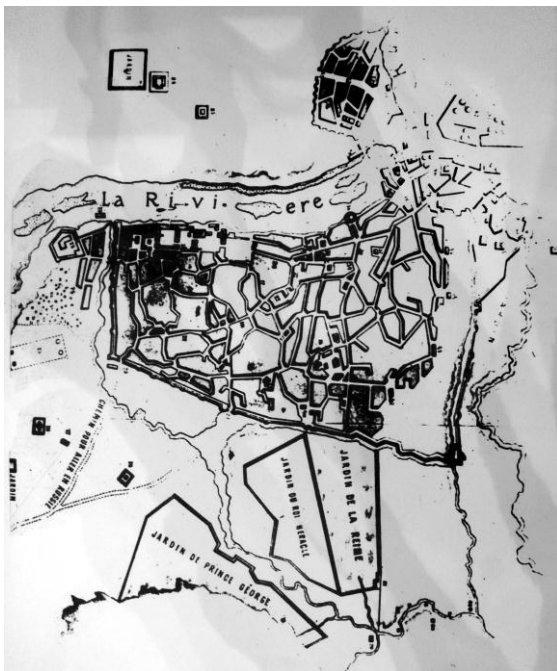
ილუსტრაცია 3. თბილისის გეგმა. შედგენილი ვახუშტი ბატონიშვილის მიერ. 1735 წელი.

ილუსტრაცია 4. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1782 წელს.

მტკვრის მხარეზე ქალაქს გალავანი არ ჰქონია, რადგან განაშენიანება კლდოვან ნაპირზე გადიოდა და ამ მხრიდან კალაში შეღწევა ძნელი იყო (კლდოვანი ნაპირი მოისპო ჩვენი საუკუნის 30-იან წლებში, მტკვრის მარჯვენა ტოტის ამოშრობისა და სანაპიროების აშენების შემდეგ). ფორტიფიკაციული კედლები ამ მხარეზე მხოლოდ ისეთ ადგილებში ეწყობოდა, სადაც ნაპირი დაბალი იყო მტკვრისკენ ჩამავალი ხევების წყალობით.

მიუხედავად ამისა, რომ ძველი თბილისის დაგეგმარება ფეოდალური ქალაქისთვის დამახასიათებელი ქუჩებისა და ქუჩაბანდების რთულ ხლართს წარმოადგენდა, მაინც არის შესაძლებელი უმთავრესი ქუჩების და მოედნების გამოყოფა. გზის ორთავ მხარეს სავაჭროები და სახელოსნოები იყო ჩამწკრივებული. ქუჩების ეს სისტემა კალას ორ - „ზემო“ და „ქვემო“ -

უბნათ ყოფდა. ამიტომ ერქვა მას „შუა ბაზარი“. „ზემო“ და „ქვემო“ უბანი შერქმეული იყო არა რელიეფის თავისებურების, არამედ მტკვრის დინების მიმართულებით განლაგებული უბნების გამო. ზემო უბანი მდებარეობდა დღევანდელი ლესელიძის, ბარათაშვილის ქუჩებსა და მტკვრის კალაპოტს შორის მოქცეულ მიახლოებით სამკუთხა ფორმის ტერიტორიაზე, ხოლო ქვემო უბანს საზღვრავდა ლესელიძის ქუჩა („შუა ბაზარი“), სოლოლაკის ქედი და წავკისისწყალი. ზემო უბანში განლაგებული იყო ქალაქის უმთავრესი ნაგებობები: სასახლეთა კომპლექსები, ქარვასლები, უმთავრესი სავაჭროები, სახელოსნოები, ქართული ეკლესიები (სიონი, ნათლის-მცემელი, ანჩისხატი, კვირაცხოველი, ქრისტესშობის, იოანე წინამორბედის, ღვთისმშობლის, წმინდა გიორგის და სხვა), კათალიკოსის და ეპისკოპოსის ადგილსამყოფლები, თავადთა სახლები და, რა თქმა უნდა, მოქალაქეთა საცხოვრებელი სახლები.

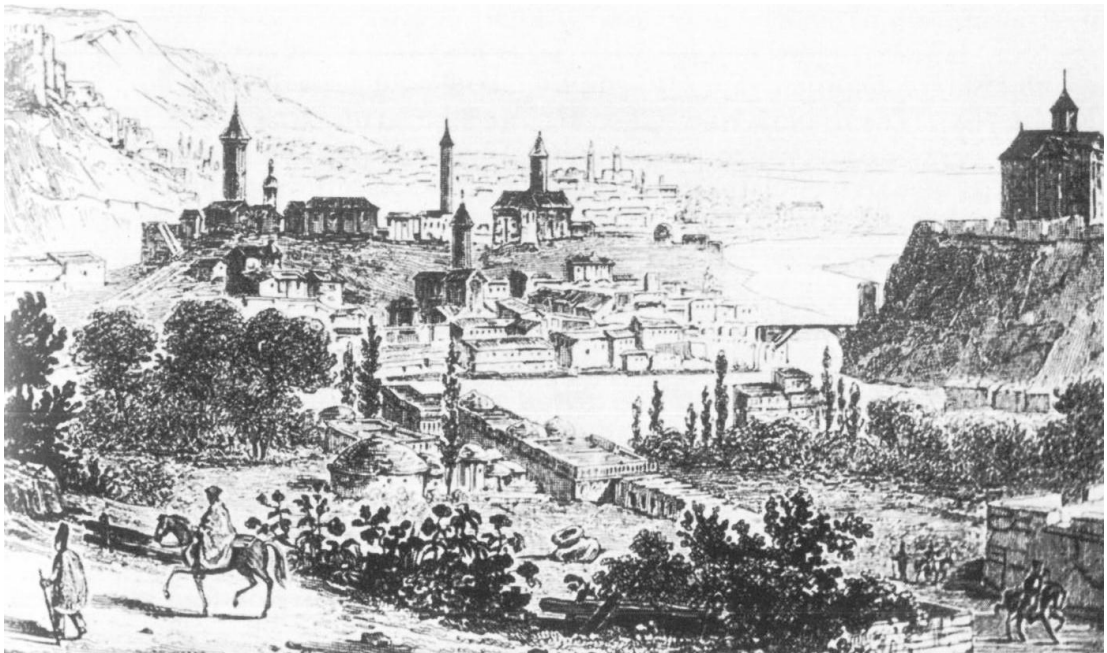


ილუსტრაცია 5. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1782 წელს ფრნგი ინჟინერის მიერ.

ილუსტრაცია 6. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1785 წელს ა.პისჩევიჩის მიერ.

ვახუშტისეულ და შემდგომ გეგმებზე თვალსაჩინოთ არის გამოყოფილი კედევ ერთი გზა, რომელიც აწინდელი ასათიანის ქუჩას თანხვდება. მას ბებუთას, XIX საუკუნეში კი ბებუთოვის ქუჩა ერქვა,

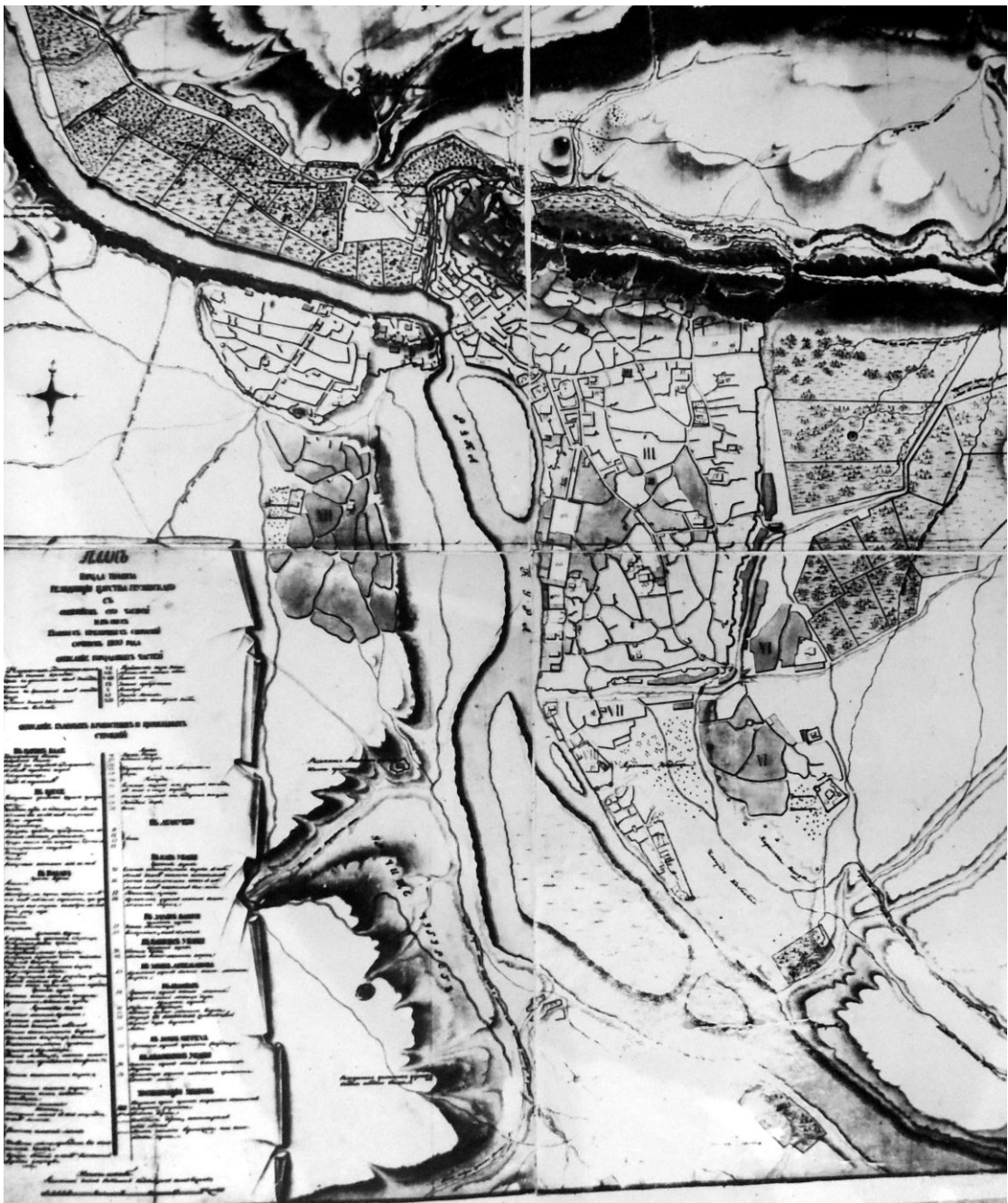
რომელიც დაკავშირებულია ბებუთოვების საგვარეულო საცხოვრებელი სახლების არსებობასთან. ეს ქუჩა მკვეთრად გამოყოფს ქვემოუბნის შედარებით წყნარ რელიეფს სოლოლაკის ქედის ფერდობზე შეკიბულად შეფენილ განაშენიანებისაგან, რომელსაც „კლდისუბანი“ ერქვა. კლდისუბანს აღმოსავლეთიდან ციხისუბანი ემიჯნებოდა. მისი სახელწოდება იმით აიხსნება, რომ იგი გალავნით იყო შემოზღუდული და ეგრეთ წოდებული „დაბალი ციხის“ ტერიტორია ეკავა. მას საზღვრავდნენ ზედა ციხე ნარიყალათურთ, აღმოსავლეთით წავკისისწყლის პირას ჩამავალი კედელი, ხოლო დასავლეთიდან გალავანი აწინდელი გორგასლის პირველი შესახვევის ხაზზე გადიოდა. ვახუშტი ბაგრატიონის მოწმობით ეს უბანი მეფე როსტომს კალასგან გალავნით გამოუყვია და სპარსული გარნიზონისთვის დაუთმია. კალასგან გამომყოფი კედელი მეფე ერეკლემ სპარსელების განდევნის შემდეგ XVIII საუკუნის 70-იან წლებში მოაშლევინა.



ილუსტრაცია 7. თბილისის ხედი. XVIII საუკუნის ბოლო.

ზემო და ქვემო უბნები თბილისის გალავნის შიგნით მოქცეული ძირითადი უბნები იყო. ისინი თავისთავად მრავალ მცირე უბნებად იყოფოდნენ. ამა თუ იმ უბნის დასახელება მოსახლეობის უმრავლესობის

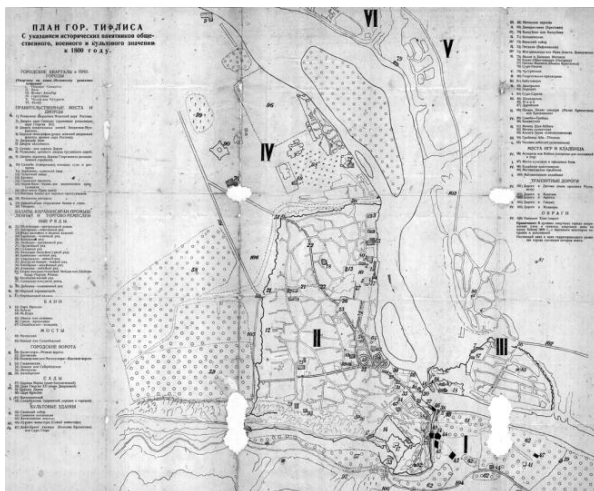
ეროვნულ შემადგენლობას ასახავდა („ქართველთა უბანი“, „სამღებროს უბანი“, „სარიმაჯის უბანი“, „დაბახანა“), ქუჩაზე განლაგებულ სავაჭრო რიგების ხასიათს („ხარაზხანა“, „ბამბის რიგი“, „მექვაბის რიგი“, „სირაჯხანა“), ამ ტერიტორიაზე განლაგებულ ნაგებობებს („ანჩისხატის უბანი“, „სიონის უბანი“, „ციხის კარის უბანი“, „ნორაშენის უბანი“, „საკაკაშენის უბანი“), ამ უბანში მცხოვრებთა ვინაობას („ცოცხლანთ უბანი“, „ფირყულანთ უბანი“, „ჩალოანთ უბანი“, „ყორღანანთ უბანი“).



ილუსტრაცია 8. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1800 წელს ვ.ჩუიკოს მიერ.

ზემო უბანში მტკვრის პარალელურად მეტად მნიშვნელოვანი ქუჩების სისტემა არსებობდა, რომელიც მთლიანად თბილისის ცენტრალურ არტერიას წარმოადგენდა და ჯერ კიდევ V – VI საუკუნეებში ჩაისახა. იგი დღევანდელი შავთელის, ერეკლეს და სიონის ქუჩების ხაზზე გადიოდა. ამ არტერიის მნიშვნელობაზე მეტყველებს მის გასწვრივ განლაგებული თბილისის უმთავრესი საყდრები. დედაქალაქის მცხეთიდან თბილისში გადმოტანისთანვე აქ შენდება სიონის, მთავარანგელოზის და მარიამის (შემდგომში ანჩისხატად წოდებული) ეკლესიები.

ფეოდალური თბილისის კალაში თავისი ზომებით და დანიშნულებით ორი მოედანი გამოიკვეთებოდა. ერთი მათგანი იყო ქვემო უბანში - ციხის ან თათრის მოედანი („შაითანბაზარი“), ისინი ხიდის სიახლოვეს დღევანდელი გორგასალის მოედნის ადგილზე, მეორე კი - ბატონის ან მეფის მოედანი ანჩისხატსა და სიონს შორის დაახლოებით ტოლ მანძილზე, ზემოთ მოყვანილი არტერიის შუაწელზე მდებარეობდა.



ილუსტრაცია 9. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1800 წელს.

ილუსტრაცია 10. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1802 წელს.

ბატონის მოედანი საკმაოდ ვრცელი ყოფილა და ფორმით კვადრატს უახლოვდებოდა (დაახლოებით 60x70 მ.). მოედნის ჩრდილოეთი მხარის დიდი ნაწილი მეფის სასახლეთა კომპლექსს ეკავა. კომპლექსი რთული იყო და სახეს იცვლიდა ხოლმე. როსტომის მიერ XVII საუკუნეში აგებულ სასახლეს დროთა განმავლობაში ახალი შენობები ემატებოდა. ამავე მხარეს

მდებარეობდა სასახლის ტერიტორიაზე შესასვლელი კარიბჭე. თბილისის ხედის ჩვენამდე მოღწეულ პირველ ნახატზე, რომელიც თან ახლავს ჟან შარდენის „მოგზაურობას“, მტკვრისკენ მოქცეული მოედნის აღმოსავლეთ მხარეზე ქონგურებიანი საყრდენი კედელია ნაჩვენები. მოედნის დასავლეთი მხარე დუქნების რიგს ეკავა, სადაც სამხედრო საჭურველითა და იარაღით ვაჭრობდნენ. ალექსანდრე პიშჩევჩის მიერ შედგენილ თბილისის 1785 წლის გეგმაზე ამ მხარეს ნაჩვენებია „მეჩახმახეთა“ და „ზეინკალთა“ დუქნები. დუქნების რიგის უკან ვრცელი საცხოვრებელი კვარტალი ყოფილა განლაგებული.



ილუსტრაცია 11. თბილისის ხედი. გ.გაგარინის ჩანახატი.

თბილისის ძველ გეგმებზე ქვემო უბნის დაგეგმარებაში მკაფიოდ გამოირჩევა ფრანგთა, იგივე კატოლიკეთა (პირველი მაისის ქუჩა), აქიმოვის (ივანიძის), იერუსალიმის (რიჟინაშვილის) და უკვე ნახსენები ბებუთას თუ ბებუთოვის (ასათიანის) ქუჩები. რაც შეეხება კლდისუბანს, აქ ორი ქუჩის გამორჩევაა შესაძლებელი. ერთ მათგანს დღეს თუმანიანის სახელი აქვს, მეორე ფეთხიანის ქუჩა (აზიზბეკოვის). ციხის უბანში ძველ გეგმებზე გამოკვეთილი იყო დღევანდელი ბოტანიკური ქუჩა.

ძველი და ახალი გეგმების შეჯერებამ საშუალება მოგვცა დაგვედგინა, თუ რა ფარგლებში და რამდენად არის შემონახული ქუჩების შუასაუკუნეობრივი ქსელი. გაირკვა, რომ თუმცა 1795 წლის შემოსევისას თითქმის მთლიანათ დაინგრა კალას ვრცელი უბნები, შემდგომმა

მშენებლობამ ტერიტორიის დიდ ნაწილზე შემოგვინახა გვიანფეოდალური ხანის უბნების გაბარეიტები და ქუჩების დაგეგმარება.



ილუსტრაცია 12. თბილისის ხედი. გ.გაგარინის ჩანახატი.

რუსეთის იმპერიასთან საქართველოს მიერთებამ ძლიერი იმპულსი მისცა თბილისის განვითარებას მტკვრის მარჯვენა, მაღალ, მიკროკლიმატურად და რელიეფურად უფრო კომფორტულ ტერასაზე. ამით დასაბამი მიეცა თბილისის გეგმარებითი სტრუქტურის ხაზოვანი ხასიათის ჩამოყალიბებას. თბილისი დაარსებიდან ხაზოვნად ვითარდებოდა. მტკვრის გასწვრივ, რომლის მთავარი ღერძი ცენტრალური ზონა, დღევანდელი ლესელიძის ქუჩაა. ამ ქუჩას სავაჭრო რიგებით, რომელსაც შუა ბაზარს ეძახდნენ, უერთდებოდა ფერდობებზე შეფენილი, ვიწრო, ხვეული ქუჩები.

თავდაპირველი სტრუქტურული სქემა და ქუჩების ქსელი დღემდე შემორჩა ქალაქს და როგორც ისტორიული ქალქთმშენებლობითი ფენომენი კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლადაა მიჩნეული. საინტერესოა ძველი თბილისის სივრცულ-კომპოზიციური აღნაგობის იდეოლოგია, რომელიც ქრისტიანობის საფუძველზეა შექმნილი. ეს მოვლენა, როგორც ლეგენდა,

უკავშირდება ვახტანგ გორგასალს, რომელსაც მიაწერენ ეკლესიებისათვის (ანჩისხატი, სიონი, მეტეხი, ბეთლემი) მშენებლობის ადგილების მონიშვნას. ეს ტრადიცია შემდგომშიც გრძელდება.



ილუსტრაცია 13,14. თბილისის ხედები. XVIII საუკუნის ბოლო XIX დასაწყისი.

ამ სახით თბილისმა მოაღწია XIX საუკუნემდე, მაგრამ რუსეთთან შეერთების შემდეგ საქართველოში დაიწყო პოლიტიკური, სოციალური და ეკონომიკური ცვლილებები.



ილუსტრაცია 15. თბილისის ხედი, კალაუბანი რეკონსტრუქციის შემდეგ. 2010 წელი.

1.2. დასკვნები

- თბილისის მშენებლობის ისტორიაში მკვეთრი გარდამტეხი პერიოდია IV – V საუკუნე, რაც განპირობებულია მნიშვნელოვანი სოციალური, ეკონომიკური და პოლიტიკური ძვრებით. უმთავრესად მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენდა მონათმფლობელური წყობის საბოლოო დაშლა და მართლმადიდებლური ქრისტიანობის სახელმწიფო რელიგიად აღიარება. ფეოდალური წყობის დამკვიდრებამ შექმნა ქალაქური ცხოვრების განვითარების პირობები (ვაჭრობა, ხელოსნობა), ქრისტიანობის მიღებამ კი დააკავშირა ქალაქი დასავლურ კულტურასთან.
- თბილისის ქალაქთმშენებლობით განვითარებაში განსაკუთრებული როლი ეკავა V საუკუნის მეორე ნახევრის სამშენებლო ღონისძიებებს, მაშინ ვახტანგ გორგასლის მეფობისას მიმდინარეობდა დედაქალაქის მცხეთიდან თბილისში გადატანის მზადება. გაჩნდა ქალაქის დაგეგმარების კომპოზიციის საფუძვლები, განვითარებული მომდევნო საუკუნეებში.
- VI საუკუნეში დედაქალაქის თბილისში გადატანისას ფორმირდება ქალაქთმშენებლობითი ძირითადი ღერძები: განივი, რომელიც შეიქმნა ციხე-სიმაგრეების მოცულობებით მტკვრის ორივე ნაპირას სოლდებილის (მეტეხი) და კალას ციხე-სიმაგრის გაყოლებაზე და გრძივი, მდინარის პარალელურად გამოკვეთილი ქალაქის უმსხვილესი ნაგებობებით. ამავე პერიოდში დგინდება საცხოვრებელი კვარტლების საზღვრები შემოფარგლული კალას ციხე-სიმაგრის კედლებით.
- VI საუკუნის ბოლოდან თბილისი განსაკუთრებულ პოლიტიკურ და ეკონომიურ მნიშვნელობას იძენს (უმთავრესად თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გამო). შემდგომში VII საუკუნიდან თბილისი ჩაერთო ძლიერ განვითარებულ არაბულ სავაჭრო სისტემაში. ყოველივე ამან განაპირობა ქალაქის განვითარება მნიშვნელოვან სავაჭრო გზაჯვარედინზე მსხვილ პოლიტიკურ და სავაჭრო-სახელოსნო ცენტრად.
- ბუნებრივმა და ისტორიულმა პირობებმა თავიდანვე განაპირობა

მტკვრის კალაპოტის გასწვრივ ქალაქის განვითარება - ტენდენცია, რომელიც შენარჩუნდა საუკუნეების მანძილზე.

- უდიდეს აყვავებას და ტერიტორიულ განვითარებას თბილისი აღწევს XII და XIII საუკუნეებში ფეოდალურ ეპოქაში, როდესაც თბილისი გაერთიანებული საქართველოს, წინა აზიის ერთერთი ძლევამოსილი სახელმწიფოს დედაქალაქია. ამ დროს ქალაქი ვითარდებოდა არა მარტო ჩრდილოეთით, არამედ სამხრეთითაც (სეიდაბადი).

- თბილისის გეგმარებას ამ დროში აქვს შუასაუკუნოვანი ქალაქის კლასიკური ფორმა - მთავარი ბირთვი გარშემორტყმული კედლებით, მაღლობზე გაბატონებული ციხე-სიმაგრით და გარეუბნებით. ასეთი განაშენიანება მეორდება მტკვრის ორივე ნაპირზე, მხოლოდ მასშტაბების განსხვავებით. შემდგომში, XIX საუკუნის მიჯნამდე, თბილისის ქალაქგეგმარებითი სტრუქტურები იცვლებოდა მხოლოდ ცალკეული ტერიტორიების დაკარგვით (სეიდაბადი) ან ზოგიერთი ნაწილების აღდგენით (გარეთუბანი, ავლაბარი), თუმცა ინარჩუნებდა მთავარ სივრცობრივ - კომპოზიციურ ღერძებს.

- ფეოდალური პერიოდის ისტორიულად ჩამოყალიბებული განაშენიანება, წარმოადგენს ნაციონალურ ქალაქთმშენებლობით კულტურულ მემკვიდრეობას და ითხოვს მისი განახლებისთვის სპეციფიურ მიდგომას. მას განაპირობებს ქალაქის ბირთვის რეკონსტრუქციის გეგმა, გათვლილი მრავალწლიან შესრულებაზე.

- ფეოდალური ეპოქის ქალაქთმშენებლობითი განსაკუთრებულობა კარნახობს, ქალაქთმშენებლობითი საკითხების პრაქტიკულად და რაციონალურად გადაჭრას, რომლებიც მრავალ უარყოფით გამომჟღავნებასთან ერთად, შეიცავენ დადებით, პროგრესიულ თვისებებს. ყველაფერ ამას ქალაქის განვითარებისთვის მრავალი თაობები იყენებდა. ასეთი გზით ყალიბდებოდა თბილისის ქალაქთმშენებლობითი ტენდენციები, რომლის სარგებელი და გამოყენების ხანგძლივობა არ განისაზღვრება მხოლოდ წინა საუკუნეებით, ის ინარჩუნებს

მიზანშეწონილობას დღესაც, თანამედროვე ქალაქთმშენებლობით პრინციპებში.

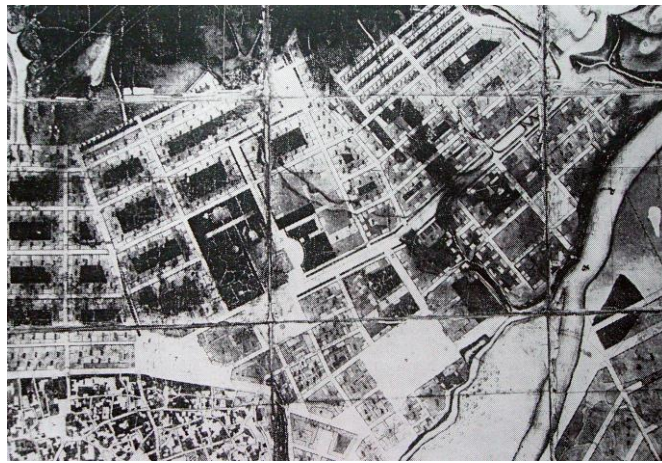
1.3. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება - II ეტაპი (XIX საუკუნე -კაპიტალისტური პერიოდი)

1801 წლიდან როდესაც საქართველო რუსეთის იმპერიის ნაწილი გახდა, რასაც უმძიმესი პოლოტიკური შედეგები მოჰვა, თბილისის გადაქცევამ ამიერკავკასიის უმთავრეს ადმინისტრაციულ-კულტურულ ცენტრად მისთვის სრულიად ახალ ეპოქას დაუდო დასაბამი - ეპოქას, რომელიც მოასწავებდა ევროპული სამყაროსკენ მოზრუნებას და ფეოდალური ქალაქის ახალ ევროპულ-კაპიტალისტურად გარდაქმნას.

გაიზარდა ქალაქის ტერიტორია. XIX საუკუნის პირველ ნახევარში მოისპო ქალაქის ზღუდეები და კარები. გაჩნდა ახალი უბნები: სოლოლაკის ბაღებისა და დღევანდელი რუსთაველის გამზირის ტერიტორიაზე; ქალაქს დაემატა სოფლები ჩუღურეთი და კუკია, ცოტა მოგვიანებით კი, ვერე და დიდუბის მხარე, ნავთლული და სხვა. კუკიის უშუალო გაგრძელებას წარმოადგენდა მის ჩრდილო-დასავლეთით მდებარე გერმანელების კოლონია “ალექსანდერდორფი” (ახლანდელი დავით აღმაშენებლის გამზირის მიდამოები), რომელიც 1819 წელს შეიქმნა. თანდათანობით ისიც ქალაქის გარეუბნად იქცა, მაგრამ ფორმალურად ქალაქის ფარგლებში მხოლოდ XIX საუკუნის 60-იან წლებში შევიდა.

ცვლილება განსაკუთრებით თვალშისაცემი XIX საუკუნის 60-იანი წლებიდან ხდება, მაშინ, როდესაც თბილისი და კავკასია, რუსეთის იმპერიის კვალდაკვალ დაჩქარებული კაპიტალისტური განვითარების გზას ადგება, რაც კულმინაციას XIX – XX საუკუნეთა მიჯნაზე აღწევს. შენდება მრავალი სამრეწველო დანიშნულების ნაგებობა - რკინიგზის სადგური, ფაბრიკები და სახელოსნოები, ძველი ქარვასლების განახლება ხდება და დიდი სავაჭრო შენობებიც იგება, ეწყობა დიდი მასშტაბის სამრეწველო

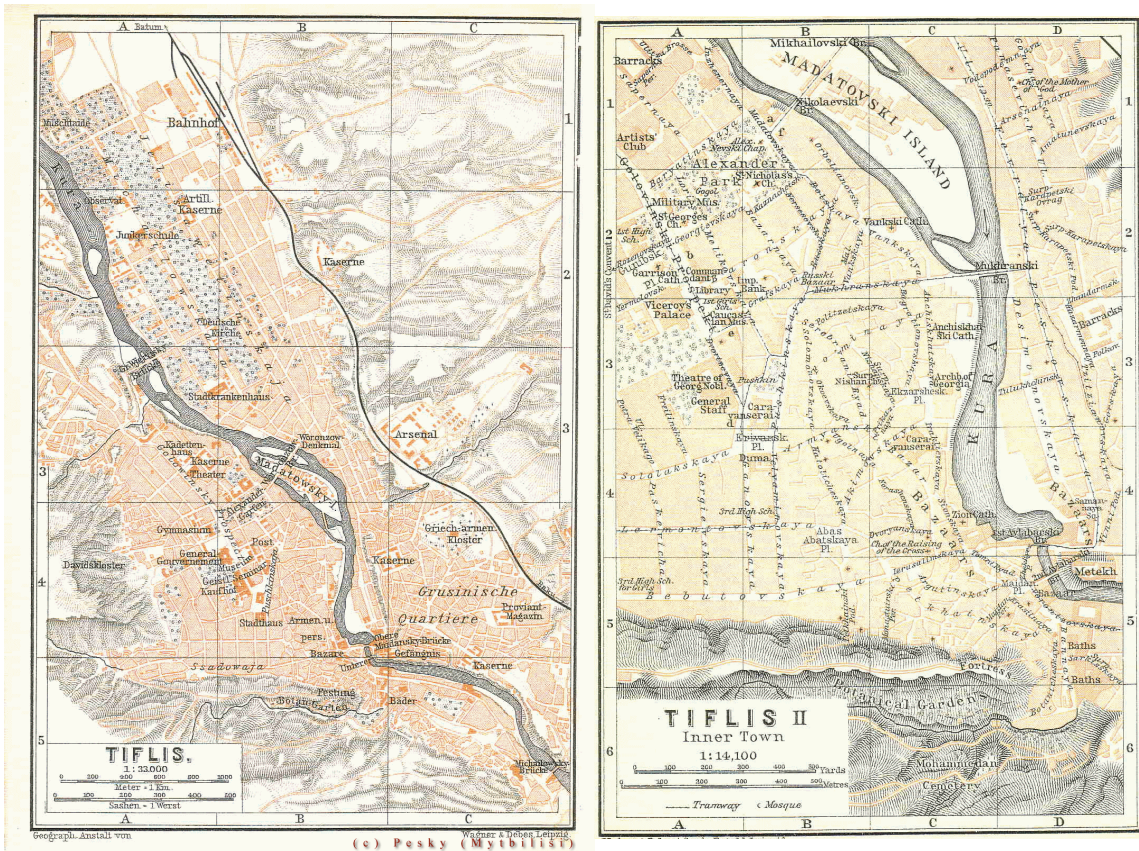
გამოფენები. არსდება სამეცნიერო დაწესებულებები - ობსერვატორია, ბოტანიკური ბაღი, სხვადასხვა სახის სასწავლებლები - გიმნაზიები, ინსტიტუტები, ლიცეუმები, სამხატვრო საზოგადოებები. ყალიბდება კავკასიური მუზეუმი. აღმავლობას განიცდის ქართული ტრადიციული თეატრი. თანდათან თბილისში იყრის თავს მთელი საქართველოს კულტურული ძალები. სიახლე ერთდროულად აისახა, როგორც ქალაქის უბანისტიკაში, ასევე მის არქიტექტურაში. ცვლილებას განიცდის მთელი ქალაქის ხუროთმოძღვრული სახე.



ილუსტრაცია 16. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1833 წელს, რუსი ოფიცრების მიერ.

საგულისხმოა, რომ სპარსელთა მიერ განადგურებულ ქალაქში XIX საუკუნის დასაწყისიდან მოყოლებული, ძველი ქალაქის ფარგლებში მშენებლობა მეტ-ნაკლებად ძველი, დანგრეული შენობების გამოყენებით წარმოებდა. თუ კვარტალთა შიგნით ხშირად ახალი გეგმარება ჩნდებოდა, მათი გარე კონტური მკაცრად ნარჩუნდებოდა. ამიტომაც დღემდე თბილისის უძველეს ნაწილებში - საკუთრივ თბილისი, კალა, ისანის - დაგეგმარება, ქუჩათა ვიწრო მიხვეულ-მოხვეული, არარეგულარული ქსელია შემორჩენილი. თბილისის ახალი უბნები კი, უკვე სხვაგვარად დაიგეგმა და გაშენდა. ძველი თბილისისგან განსხვავებით აქ რეგულარული გეგმარება, გეგმიანი საწყისი გაჩნდა. საკუთრივ თბილისი (სეიდაბადი) - კალა-ისნის მცირე ზომის საზოგადოებრივი შენობები და საცხოვრებელი

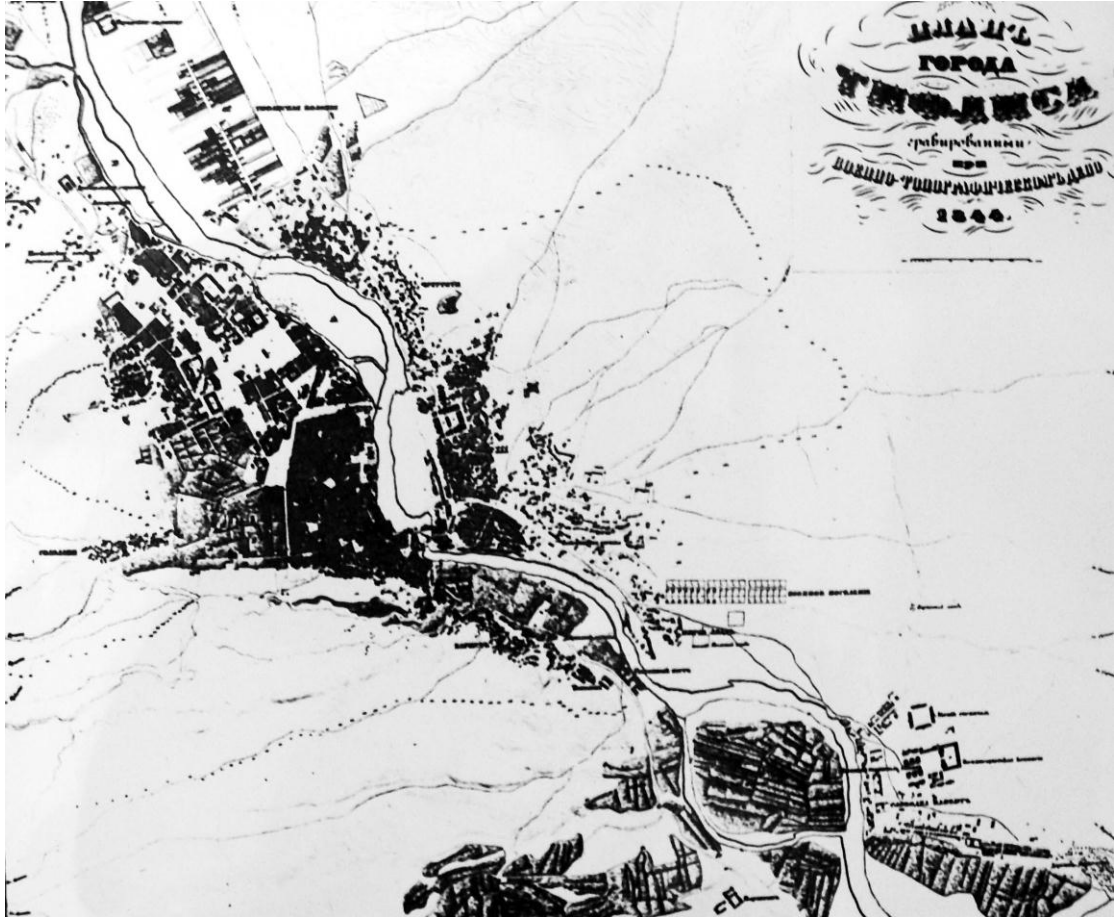
სახლები მსხვილმასშტაბიანმა ოფიციალურმა შენობებმა და შემოსავლიანმა სახლებმა შეცვალა.



ილუსტრაცია 17,18. თბილისის გეგმები, XIX საუკუნე, შედგენილი გერმანელი ინჟინრების მიერ.

XIX საუკუნის თბილისის არქიტექტურა სტილისტური თვალსაზრისით ამავე პერიოდის რუსეთისა და ევროპის ქალაქების მაგალითს მისდევს. XIX საუკუნის დასაწყისიდანვე თბილისში ფეხს იკიდებს რუსული კლასიციზმი და ამ სტილის მნიშვნელოვანი ნიმუშები შენდება. XIX საუკუნის მეორე ნახევრიდან კი თბილისის არქიტექტურა რუსეთისა და ავროპულის კვალდაკვალ სტილისტური მრავალფეროვნების გზას ადგება. კლასიციზმი გზას უთმობს ყველა ცნობილი ეპოქის არქიტექტურული სტილების მოშველიებას. ამ პერიოდის თბილისი ერთნაირად ითავსებს კლასიციზმს, რენესანსულ, ბაროკულ ფორმებს. ამავე პერიოდში ხვდებით გოთურ თუ ისლამურ სტილიზაციას. საუკუნეთა მიჯნაზე კი თავს იჩენს ნეორომანტიზმისა და ისტორიზმის ნიშნები. XX

საუკუნის დასაწყისში იქმნება მოდერნის სტილის ღირშესანიშნავი ნიმუშები, ხოლო ოციოდ წლით ადრე ისახება უკვე ძველი ქართული ხუროთმოძღვრული მორთულობის გამოყენების პირველი ცდები.



ილუსტრაცია 19. თბილისის გეგმა, შედგენილი 1844 წელს.

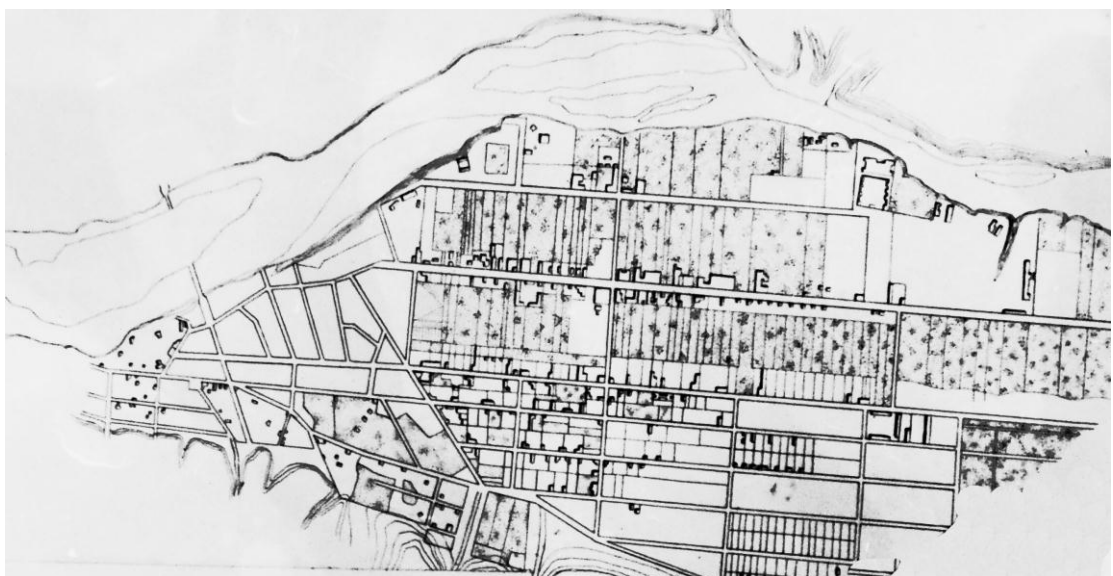
XIX საუკუნის თბილისში მრავალი უცხოელი არქიტექტორი თუ ინჟინერი მოღვაწეობდა, რომელთა წვლილი ქალაქის არქიტექტურის განვითარებაში ნამდვილად ფასდაუდებელია. ევროპელ არქიტექტორთა მიერ აშენებული შენობები მტკვრის ორივე ნაპირის მთავარი არტერიების - მარჯვენა, შოთა რუსთაველის (ყოფილი გოლოვინის) და მარცხენა, დავით აღმაშენებლის (ყოფილი მიხაილოვის, შემდგომ გ.პლეხანოვის) გამზირების გასწვრივ მათ მიმდებარე კვარტალებშია გაბნეული. ევროპელმა არქიტექტორებმა დიდ წილად განსაზღვრეს როგორც ამ უბნების, ისე ისტორიული თბილისის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი სამოსახლო

ნაწილის - სოლოლაკის ახლებური განაშენიანების მასშტაბი და სტილისტიკური სახეც.



ილუსტრაცია 20. თბილისის ხედი. დ.ე. ერმაკოვის ფოტო, 1893 წელი.

XIX საუკუნის თბილისის ახალი სახის ჩამოყალიბებაში, ახალი ქალაქის მხატვრულ-არქიტექტურული სახის შექმნაში უდიდესი წვლილი შეიტანეს ხუროთმოძღვრებმა: ჯოვანი სკუდიერიმ, ჯუზეპე ბერნადაჩიმ, ოტო იაკობ სიმონსონმა, ალბერტ ზალცმანმა, ლეოპოლდ ბილფელდმა, ალექსანდრე შიმკევიჩმა, ვიქტორ შრეტერმა, პაულ შტერნმა, ალექსანდრე როგოისკიმ, ფერდინანდ ლემკულმა, ნიკოლაი ობოლონსკიმ, იოჰან დიცმანმა, სტეფან კრიჩინსკიმ.

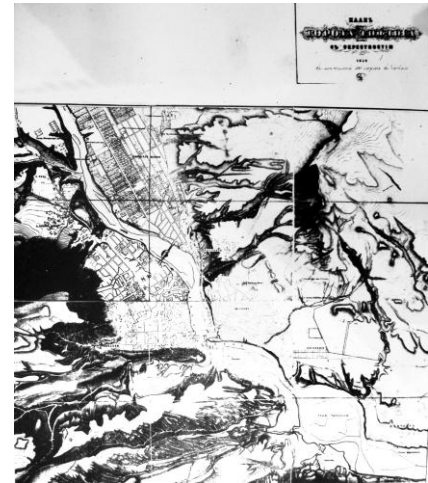


ილუსტრაცია 21. თბილისის გეგმა. მტკვრის მარცხენა სანაპირო. XIX საუკუნის შუა წლები.

აქვე უნდა მოვიხსენიოთ თბილისში მოღვაწე - ა. ანდრიოლეტის მარმარილოსა და მოზაიკის მხატვრული დამუშავების სახელოსნო და ამ სახელოსნოში მოღვაწე სხვა იტალიელთა - ლეონარდო ლორენცეტის, ანჯელო ნიკოლანის, ენრიკო კომოლის, ბიაჯიო მორეტის ღვაწლიც. მათ მნიშვნელოვან წილად განაპირობეს თბილისური შენობების ტექნიკურად მაღალი ხარისხით შესრულება. თბილისში მოღვაწე უცხოელ ხუროთმოძღვართა შორის ერთ-ერთი წამყვანი ადგილი გერმანელებს ეჭირათ. „გერმანული“ შენობების ხვედრითი წონაც სხვა „ევროპულ“ შენობებთან შედარებით ყველაზე დიდია, რაც, თავისმხრივ, გერმანულ-ქართული კულტურული ურთიერთობების თითქმის ორასწლოვანი ისტორიის ერთ-ერთი გამოხატულებათაგანია.



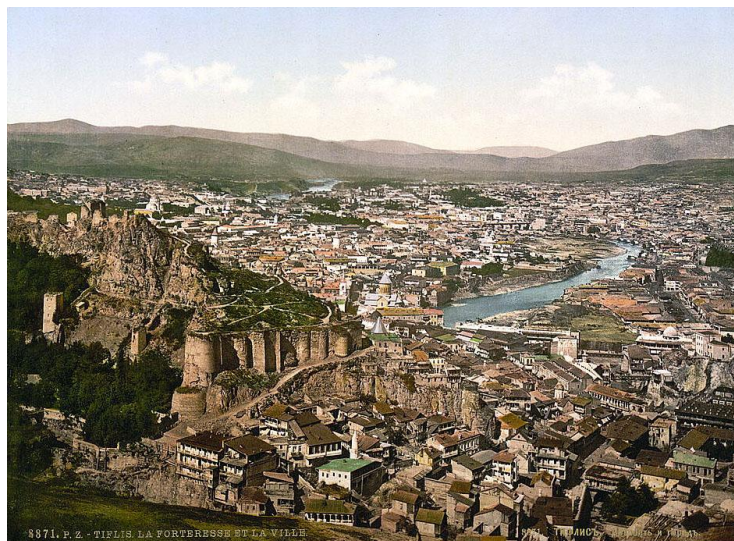
ილუსტრაცია 22. თბილისის გეგმა. სოლოლაკი. XIX საუკუნის შუა წლები.



ილუსტრაცია 23. თბილისის გეგმა. 1859 წელი.

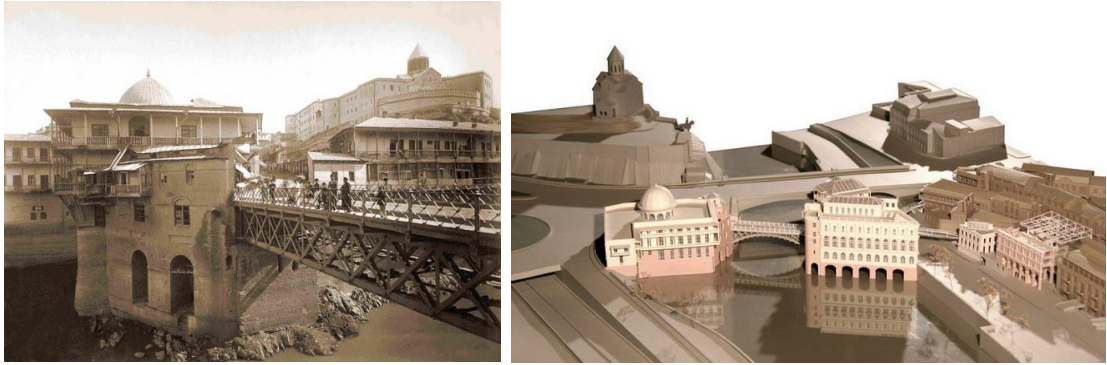
1817-1819 წლებში და შემდგომშიც საქართველოში გერმანელმა კოლონისტებმა რამდენიმე დასახლება დააარსეს, რომელთა შორის ორი თბილისში იყო. ერთი მათგანი, ეგრეთ წოდებული „თბილისის კოლონია“ კუკიის მიწაზე დაარსდა, რაც დღევანდელი დავით აღმაშენებლის გამზირსა და მის მიმდებარე უბნებს ემთხვევა. დავით აღმაშენებლის გამზირის წინაპარი მიხაილოვის ქუჩის (1899 წლიდან გამზირის) ორსავე მხარეს გერმანელმა კოლონისტებმა მცირე ზომის საცხოვრებელი სახლები, ხეხილის ბაღები და ვენახები გააშენეს. ამ ნარგავების მართკუთხა

მოყვანილობამ მოგვიანებით, როგორც ცნობილია, დღევანდელი დავით აღმაშენებლის გამზირის და მისი მიმდებარე კვარტლების რეგულარული ხასიათი განსაზღვრა, რასაც დიდათ შეუწყო ხელი ძველი კუკიის ვაკე რელიეფმაც, გერმანელებისავე გაშენებული იყო რამოდენიმე საზოგადოებრივი ბაღი მიხაილოვის ქუჩის გასწვრივ. ყოფილი „თბილისის კოლონიის“ შემადგენელ ქუჩათა ქსელში თვალი დღესაც იოლად გამოარჩევს გერმანელი კოლონისტების ადრეულ ერთსართულიან სახლებს, გერმანული გავლენის მაუწყებელი მაღალი, ვიწრო სამკუთხაფრონტონიანი ფასადებით, ზოგჯერ კი კედელთა ფახვერკული წყობითაც. ასეთი სახლების კვარტალის სიღრმეში განვითარებული, ვიწრო წაგრძელებული ფორმის ეზოები, რომლებისკენაც ისინი თბილისური ხის აივნებით არის მიმართული, გერმანელი კოლონისტების დროინდელ ბაღების ფრაგმენტებს ინახავს.



ილუსტრაცია 24. თბილისის ხედი, ნარიყალა. XIX საუკუნე.

XIX საუკუნის თბილისის სხვადასხვა გეგმების მიხედვით „თბილისის კოლონიაში“ ერთ-ერთ ქუჩას გერმანელთა (დღევანდელი კიევის) ქუჩა ერქვა. აღსანიშნავია, რომ გერმანელი, არსებული თუ აღარარსებული შენობების კონცენტრაცია ქალაქის ამ ნაწილისთვის იყო და დღესაც არის დამახასიათებელი.



ილუსტრაცია 25. თბილისის ხედი, მეტეხის ხიდი. XIX საუკუნე.

ილუსტრაცია 26. თბილისი, მეტეხის ხიდის თანამედროვე ინტერპრეტაცია. საპროექტო მოსაზრება. არქიტექტორთა ჯგუფი გ.ბათიაშვილის და ა.ყრუაშვილის ხელმძღვანელობით.

„თბილისის კოლონიის“ ანალოგიური პრინციპით გაშენდა ცოტათი გვიან „ალექსანდერდორფიც“, ახლანდელი დიდუბე, აკაკი წერეთლის გამზირი და მისი მიმდებარე კვარტლები. აღნიშვნის ღირსია და ფრიად საყურადღებოა ის, რომ გერმანელ კოლონისტებს თავიანთი მნიშვნელოვანი წვლილი უნდა ჰქონდეთ შეტანილი ძველი თბილისის შუა გულში, მტკვრის მარცხენა ნაპირზე მდებარე ერთ-ერთი უძველესი უბნის, რიყის განაშენიანების ჩამოყალიბებაშიც. რთულ რელიეფიანი თბილისის ყველაზე უფრო დაბალ ნიშნულზე მდებარე რიყე მუდმივი წყალდიდობების გამო, მხოლოდ XIX საუკუნეში იქნა ათვისებული. მისი განაშენიანებაც, მზგავსად „თბილისის კოლონიისა“, რეგულარულ პრინციპს ემყარებოდა. ამ უბნის შენობათა ტიპს, კი ეგრეთ წოდებული „თბილისური“ ეზოიან-აივნიანი სახლი შეადგენდა. რიყე უკვე 1830-ან წლებში გერმანელი კოლონისტი - ხელოსნების ადგილსამყოფელი იყო.

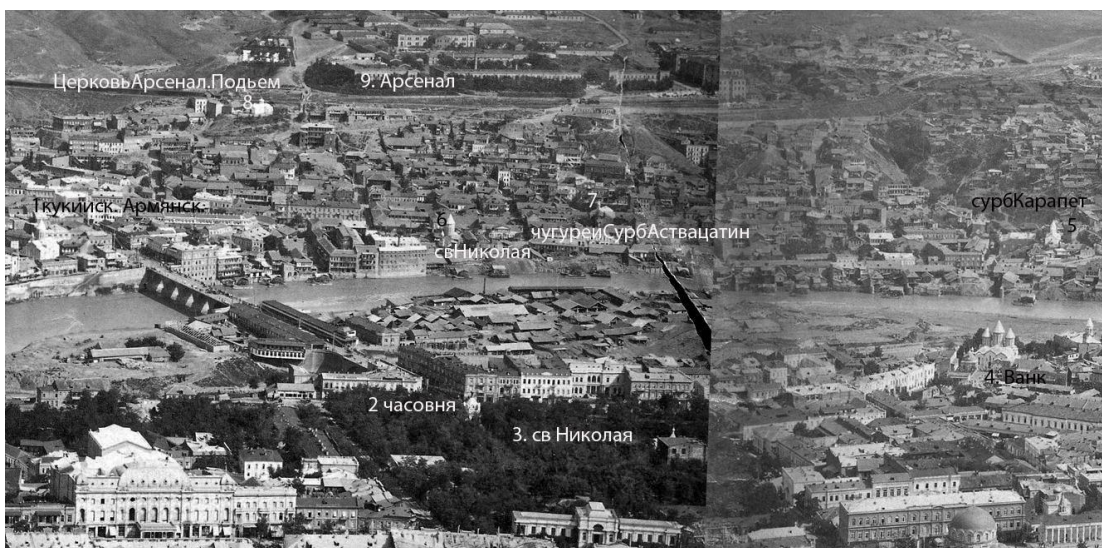
ცნობილია, რომ თბილისს XIX საუკუნისთვის ევროპული ყაიდის ოფიციალური, საზოგადოებრივი შენობების მშენებლობის დიდი ტრადიცია არ გააჩნდა. ისიც არაერთგზის არის აღნიშნული, რომ XIX საუკუნის დასაწყისიდან მშენებლობა ეგრეთ წოდებული „სანიმუშო პროექტებით“ წარმოებდა. პროექტები რუსეთის იმპერიის დედაქალაქში, პეტერბურგში იქმნებოდა და იმპერიის ქალაქებში იგზავნებოდა. XIX საუკუნის მეორე

ნახევრიდან კი საზოგადოებრივი ნაგებობების მშენებლობა უკვე თბილისში შექმნილი ინდივიდუალური პროექტების მიხედვით წარმოებდა.



ილუსტრაცია 27. თბილისის ხედი, ერევნის მოედანი. XIX საუკუნე.

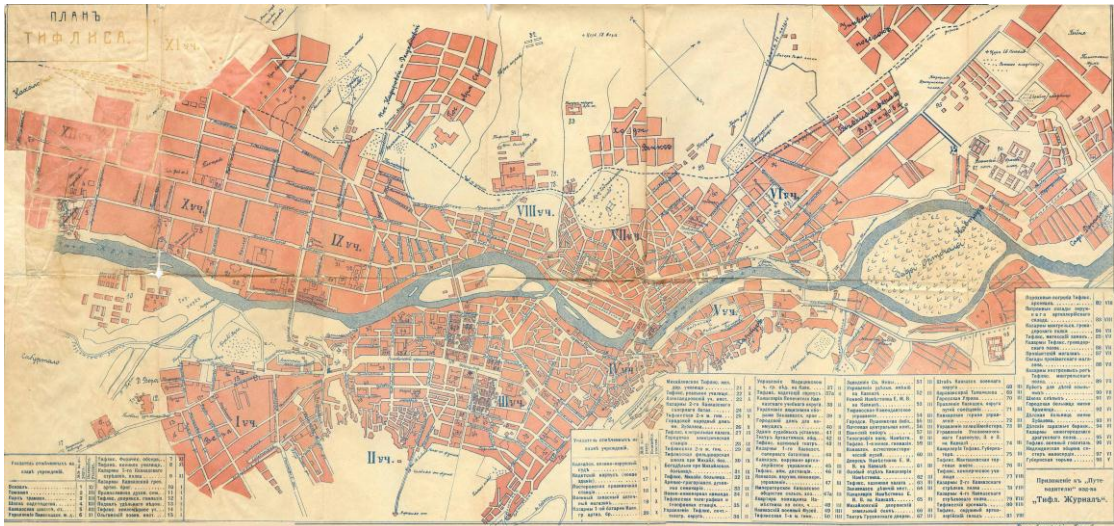
ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარი სახელოსნოების დაარსების (1883 წ.) შემდეგ მის ირგვლივ შეიქმნა მუშათა დასახლებული უბნები. ქალაქის ტერიტორია რკინიგზის სადგურს გასცდა, გაჩნდა ახალი რაიონი – ნაძალადევი. XIX საუკუნეში ჯერ კიდევ სრულიად დაუსახლებელი იყო ღრმაღელე და დიდუბე, ამ ტერიტორიებზე ბაღ-ბოსტნები იყო გაშენებული.



ილუსტრაცია 28. თბილისის ხედი მთაწმინდიდან. XIX საუკუნე.

მდ. მტკვრის ორივე მხარეს ხეობის გასწვრივ ქვეყნის დასავლეთით ფორმირდება დღევანდელი რუსთაველისა და დავით აღმაშენებლის გამზირების განაშენიანება განივი კავშირებით მდინარეზე. თუმცა, აღსანიშნავია ისიც, რომ ცენტრმა “ზურგი შეაქცია” მტკვარს, მტკვარი იძენს სამეურნეო და კომუნალურ ფუნქციებს. 1890-1913 წლებში შეიქმნა თბილისის არქიტექტურულად ღირებული ფონდის მნიშვნელოვანი ნაწილი.

ზუსტად ამ წლებში შეიქმნა საქართველოს ქალაქების უამრავი გეგმა, კერძოდ, თბილისის გეგმები. აღსანიშნავია, რომ ეს გეგმები წარმოადგენდა არა მარტო იმ დროს არსებული განაშენიანების ასახვას, არამედ მოიცავდა ახალი რაიონების განაშენიანების საპროექტო წინადადებებს.



ილუსტრაცია 29. თბილისის გეგმა. XIX საუკუნის ბოლო.

ყველა ავტორი ახალი რაიონების განაშენიანებისათვის გვთავაზობდა ქუჩების ბადის მართკუთხა, რეგულარულ სისტემას. მაგრამ ამ დროისათვის ჯერ კიდევ არ არსებობდა თბილისის ერთიანი გეგმა, ქალაქგეგმარებითი ხუროთმოძღვრული იდეა.

ამავე პერიოდში მოეწყო პირველი საზოგადოებრივი ბაღები, რომლებიც ალექსანდროვის, ორთაჭალის, მუშტაიდის, ხუდადოვის სახელწოდებებითაა ცნობილი.

1.4. დასკვნები

- საქართველოს რუსეთთან მიერთების ფაქტმა, 1801 წელს, პოლიტიკური, სოციალური, ეკონომიკური ძვრების ფონზე XIX საუკუნის თბილისი - იმ დროინდელი ამიერკავკასიის ცენტრი, მიიყვანა ქალაქთმშენებლობითი ხარისხის და მასშტაბის ძირეულ ცვლილებამდე.
- XIX საუკუნეში ქალაქთმშენებლობის და არქიტექტურის განვითარებამ, ფეოდალურ თბილისს შეუქმნა ბურჟუაზიულ ქალაქად გარდაქმნის პირობები და თავისებურაბანი, სადაც მკაფიოდ არის გამოსახული ორი პერიოდი: 60-ან წლებამდე და 60-ანი წლების შემდგომი პერიოდი, როდესაც თბილისი საბოლოოდ დგება კაპიტალისტური განვითარების გზაზე.
- საგრძნობი გარდატეხა ქალაქთმშენებლობის განვითარების პირველ პერიოდში დგება XIX საუკუნის 40-ან წლებში, ეს იყო სავაჭრო და ნაწილობრივად სამრეწველო კაპიტალის ძალისხმევით. მეორე პერიოდში გარდატეხა იწყება 80-ანი წლების შემდგომ, რკინიგზის და შედარებით მსხვილი სამრეწველო წარმოებების მშენებლობით.
- პირველად თბილისში, მშენებლობამ მიიღო გეგმიური, წინასწარ განსაზღვრული ხასიათი, თუმცა ამ ვითარებამ არ გამორიცხა ქალაქის დიდი რაიონების განაშენიანების სტიქიური წარმოშობის ქაოტური პრაქტიკა. ამის შედეგად, მრავალ ახალ რაიონს საფუძვლად დაედო რეგულარული დაგეგმარება, რომელმაც ქალაქის ზრდის ვითარება ორგანიზებულ კალაპოტში შეკრა.
- თავიდანვე მკაფიოდ იკვეთება ქალაქის ზრდის მიმართულება - მტკვრის დინების საწინააღმდეგოთ, ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით, რაც ერთის მხრივ ტრადიციულ ტენდენციას ეთანხმებოდა, რომელიც ჯერ კიდევ შუა საუკუნეებიდანაა დაფუძნებული, მეორეს მხრივ - რუსეთში მიმავალი უძველესი გზის გასწვრივ.
- XIX საუკუნის 30-ანი წლებისთვის შუასაუკუნოვანი ქალაქის

ბირთვი კარგავს ადმინისტრაციულ - საზოგადოებრივი ცენტრის მნიშვნელობას. ის გადადის ქალაქის ახალ რაიონში - ერევნის მოედანზე (თავისუფლების მოედანი) და გოლოვინის გამზირზე (რუსთაველის გამზირი).

- საუკუნეების მანძილზე შექმნილი სივრცით-კომპოზიციური ღერძები მეტეხი-ნარიყალასა და მტკვრის გასწვრივ, კარგავენ თავის დომინირებულ როლს საგრძნობლად გაზრდილ ქალაქის საერთო სტრუქტურაში. მაგრამ, დღესაც აგრძელებენ თავის როლს შუა საუკუნეების ბირთვის ლოკალურ სივრცეში.

- XIX საუკუნის მეორე ნახევრისთვის მდინარე მტკვრის კალაპოტი აღარ წარმოადგენდა ქალაქის კომპოზიციურ ღერძს. ქალაქი ზურგს აქცევს ბუნებრივ ღერძს, თუმცა ვითარდება მტკვრის კალაპოტის გასწვრივ ორივე მიმართულებით, რომელიც განისაზღვრებოდა ბუნებრივი მონაცემებით, რელიეფით, ქალაქის კვარტლების მდებარეობით მდინარის ხეობაში.

- თბილისის ცენტრალური რაიონების გეგმარებით - კომპოზიციური სტრუქტურა ვლინდება XIX საუკუნის 80-იანი წლებისთვის: გრძივი ადმინისტრაციული და საზოგადოებრივ - სავაჭრო მთავარი მაგისტრალები, მტკვრის გასწვრივ ორივე ნაპირას გოლოვინის და მიხაილოვის გამზირები (რუსთაველის და დავით აღმაშენებლის გამზირები) მომიჯნავე მათთან რეგულარული განაშენიანებით დაკავშირებული ერთმანეთთან ხიდების და განივი ქუჩების სისტემით.

- ადმინისტრაციული ნაგებობების მშენებლობაში შეინიშნება რუსეთის იმპერიის ქალაქებისთვის დამახასიათებელი არქიტექტურის ფორმები და მოტივები, სამაგიეროდ საცხოვრებელი სახლების მშენებლობის ახალი ტენდენციები „იფილტრება“ ადგილობრივი საუკუნოვანი ტრადიციებით. რის შედეგად, საცხოვრებელი კვარტლების განაშენიანების ძირითად ფონს ქმნიან ეგრედ წოდებული „თბილისური სახლები“, რომლებსაც საფუძვლად უდევს უცხოური და ადგილობრივი შემოქმედებითი შერწყმის

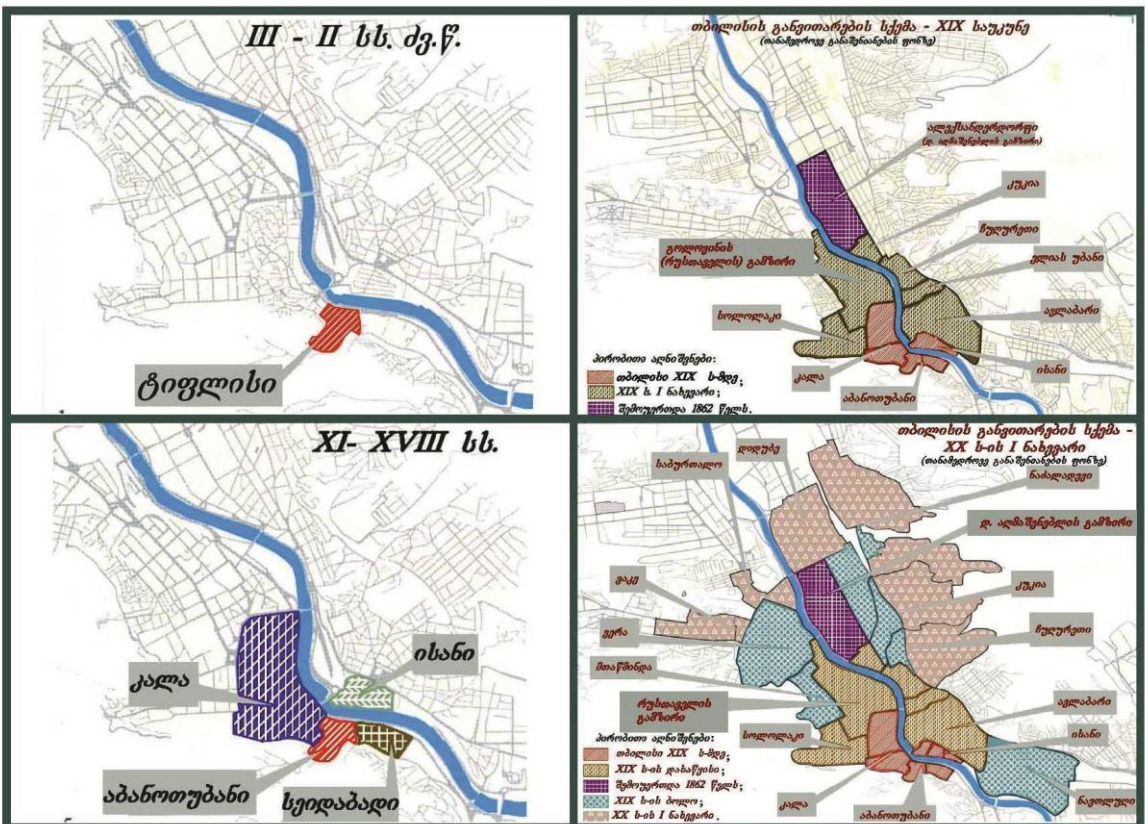
არქიტექტურულ - გეგმარებითი ტენდენციები. ეს ვითარება მკაფიოდ ვლინდება XIX საუკუნის პირველ ნახევარში.

- XIX საუკუნის ბოლოს და XX საუკუნის დასაწყისის

ქალაქგეგმარებაში, იყო ჩადებული პროგრესული ქალაქთმშენებლობითი იდეების მთელი რიგი, რომლებიც განხორციელდა ქალაქის განვითარების შემდგომ წლებში.



ილუსტრაცია 30, 31. თბილისი, რუსთაველის გამზირი, მარჯანიშვილის ქუჩა, რეკონსტრუქციის შემდეგ. 2010 წელი.



ილუსტრაცია 32. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების სქემები.

თავი 2.

თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება - III ეტაპი (საბჭოთა ქალაქთმშენებლობის პერიოდი)

2.1. ახალი საცხოვრებელი სტრუქტურული ერთეულების - მიკრორაიონების გაჩენის წინაპირობები

ახალი ქალაქთმშენებლობითი პრინციპების ფორმირება დაიწყო ჯერ კიდევ 1920 -იან წლებში, როცა შემოსავლების სახლების და კაზარმების მაგივრად დაიწყო საცხოვრებელი კვარტლების მშენებლობა. ერთდროულად იძებნებოდა სოციალურ -კულტურული მომსახურების ახალი ელემენტები და მათი ურთიერთ კავშირი საცხოვრებელთან. საცხოვრებელი კომპლექსების პროექტებში გათვალისწინებული იყო სკოლების, ბაღების, მაღაზიების, კულტურის სახლების მშენებლობა, რომლებიც განლაგდებოდნენ საცხოვრებელ სახლებთან ახლოს.



ილუსტრაცია 33. თბილისის გეგმა. 1924 წელი.

პროექტირდებოდა ფართე გამწვანებული შიდა ეზოები, სადაც უზრუნველყოფილი იყო კარგი განიავება და ინსოლაცია. ქვეყნის

ეკონომიკის, კულტურის და მეცნიერ-ტექნიკური ბაზის განვითარებასთან ერთად ხდებოდა ქალაქების გეგმარებითი სტრუქტურის გარდაქმნა.

1933 წ. სექტემბერში ჩატარდა თბილისის კომიტეტის და თბილისის საბჭოს გაერთიანებული პლენუმი, რომელმაც განიხილა დედაქალაქის მშენებლობის და კეთილმოწყობის საკითხები. პლენუმზე გამოვლინდა ქალაქის მეურნეობის ნაკლოვანები, დაიგეგმა საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი ნაგებობების მშენებლობის კონკრეტული ღონისძიებები, დადგინდა ქალაქთმშენებლობითი სამუშაოების, ქალაქის გამწვანების და კეთილმოწყობის ამოცანების გადაწყვეტის პრინციპები. პლენუმზე მიიღეს გადაწყვეტილება ქალაქის რეკონსტრუქციის გენერალური გეგმის შემუშავებაზე.

ამ დროისთვის თბილისს ესაჭიროებოდა ძირეული გადაკეთება. ქალაქის ვრცელი რაიონები იყო ვიწრო და მოუწყობელი ქუჩებით. ცალკეულ რაიონებს შორის არ არსებობდა მოხერხებული უმოკლესი დამაკავშირებელი გზები. ქუჩების საშუალო სიგანე 1933 წელს ძლივს აღწევდა 8 მეტრს, მათ შორის 35% იყო მოპირკეთების გარეშე და მხოლოდ 1,7% ასფალტის საფარით. ქალაქის სწრაფმა ზრდამ და ქაოტურმა გაშენებამ გამოიწვია სამრეწველო შენობების არასიმეტრიული განლაგება. გადაჭარბებული იყო საცხოვრებელი კვარტლების განაშენიანების სიმჭიდროვე. საცხოვრებელი კვარტლების გეგმარება ძირითადად ქაოტური იყო და მათი საერთო ფართობი საშუალოდ არ აღემატებოდა 0,85ჰა.. 1933 წ. ქალაქის ბევრ კვარტლებში მოსახლეობის სიმჭიდროვე აღწევდა (ჩუღურეთი, ავლაბარი, კალა)10000 მცხოვრებს ერთ ჰექტარზე. ძირითადად ქალაქი გაშენებული იყო ერთსართულიან (62,2%) და ორსართულიან (29,1%) სახლებით, ამავე დროს საცხოვრებელი კვარტლების განაშენიანების მაღალი პროცენტით (75%). ძირეულ რეკონსტრუქციას მოითხოვდა ასევე ქალაქის წყალსადენი და კანალიზაცია, სანიაღვრეები, ტრანსპორტი და სხვა. მწვანე ნარგავების რაოდენობა ერთ ადამიანზე 3,1 კვ.მ. შეადგენდა.

1934 წლის თბილისი I გენგეგმის დამტკიცებით იწყება ახალი ეტაპი ქალაქთმშენებლობაში. მწვავე კრიტიკის თანხლებით პროექტი მიჩნეული იქნა თანამედროვე ქალაქგეგმარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მიღწევად (ავტორები: შ. ქურდიანი, ი. მალაზომოვი, გ. გოგავა). პირველი გენგეგმა აგრძელებს ქალაქის ხაზოვანი განვითარების ტენდენციებს: ქალაქი დაგეგმარებულია მდ. მტკვრის გასწვრივ, განივი შესვლებით ხეობაში, ხელსაყრელი ტერიტორიების ათვისებით და მდინარეზე ორმხრივი განაშენიანების მძლავრი კავშირებით. გენგეგმაზე მონიშნულია: “თბილისის ზღვა” და განვითარებულია რეკრიაციული ზონით, ქალაქის სხვა ფუნქციური ზონები, მთავარი მაგისტრალები ხაზოვანი საზოგადოებრივი საქმიანი სივრცით და განივი განვითარების ცენტრულობით.

30-იანი წლების მეორე ნახევრიდან ნელ-ნელა მსხვილდება საცხოვრებელი მასივები. მათ მიერ დაკავებული ტერიტორია შეადგენდა 5-6 ჰექტარს. მსხვილი კვარტლების საზღვრებში ანთავსებდნენ საბავშვო სკოლამდელ დაწესებულებებს და ზოგიერთ კვარტლებში სკოლებს. ეს იყო განპირობებული ახალი სოციალურ-კულტურული მომსახურების ფორმით და მაგისტრალური ქუჩების სისტემების და ტრანსპორტის მოძრაობის გაუმჯობესებით. ამ კვარტლების ექსპლუატაციის დროს გამოვლინდა შემდეგი ნაკლოვანები: სკოლების განთავსება ხდებოდა ზოგიერთ ცალკეულ კვარტლებში და მათი მომსახურეობა იყო გათვლილი, ასევე სხვა მეზობელ კვარტლების მოსახლეობაზე, ამიტომ სკოლაში მიმავალ ბავშვებს უწევდა დატვირთული საქალაქო ტრანსპორტით დიდი მოძრაობით ქუჩების გადაკვეთა; საბავშვო სკოლამდელი და სასკოლო დაწესებულებები განლაგებულები იყვნენ ეზოების შიგნით და ხშირ შემთხვევაში იკავებდნენ მთელ მაგათ ტერიტორიას, ეს აუარესებდა ინსოლაციის პირობებს და უმცირებდა მაცხოვრებლებს საცხოვრებელი სახლების ეზოების ტერიტორიებს; კვარტლებში ტერიტორიებით 5-6 ჰექტარის ფართობით, რომლებსაც შედარებით დაბალი მოსახლეობის სიმჭიდროვე გააჩნდა (განაშენიანება შესდგებოდა ძირითადათ 4-5

სართულიანი შენობებისგან, მოსახლეობის რაოდენობა არ აღემატებოდა 3,5-4 ათას ადამიანს). შეუძლებელი იყო კულტურულ-საყოფაცხოვრებო მომსახურების დაწესებულებების სრული სპექტრის განთავსება (მაღაზიები, სასკოლო, საყოფაცხოვრებო მომსახურების, სპორტის დაწესებულებები და სხვა), რომლებიც აუცილებელია მოსახლეობის კომფორტისათვის. ამიტომ ყველა მსგავსი დაწესებულება თავსდებოდა გეგმარებითი სისტემის გარეშე და ემსახურებოდა რამოდენიმე დაშორებულ საცხოვრებელ კვარტლებს, რომლებსაც ყოფდა მაგისტრალური ქუჩები.

1940-იანი წლების და 1950-იანი წლების დასაწყისში მომხდარი შემდგომი გეგმარებითი ძიებები, დიდათ არ შეცვალეს განაშენიანების სისტემის ორგანიზაცია. გამსხვილდა საცხოვრებელი კვარტლების ტერიტორია (7-9 ჰექტარიდან 12-16 ჰექტარამდე) და მოხდა მათი დიფერენციაცია ფუნქციური დანიშნულებების მიხედვით. გამსხვილებული კვარტლების ტერიტორიების ფუნქციური ზონირება ითვალისწინებდა მომსახურე შენობა-ნაგებობების გამოყოფა ცალკე ზონებათ, განაშენიანების საცხოვრებელი ნაწილი კი, ისევ თავსდებოდა ტერიტორიის პერიმეტრზე. საცხოვრებლების მშენებლობის მეთოდები კი, ინარჩუნებდა წინა წლების ტრადიციებს, რომლებიც ვერ უზრუნველყოფდნენ საცხოვრებელი ფონდის ზრდას. ამას ასევე განაპირობებდა მშენებლობის დაბალი მოცულობებიც.

ქალქთმშენებლობის შემდგომი განვითარებისთვის უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა სკკპ ცენტრალური კომიტეტისა და სსკრ მინისტრთა საბჭოს მიერ 1960 წელს მოწვეულ, ქალაქთმშენებლობის აქტუალური პრობლემებისადმი მიძღვნილ თათბირს. გამოვლინდა ის, რომ ყველა არსებული გეგმარებითი გადაწყვეტილებები ვერ ქმნიდნენ მოსახლეობისთვის რაციონალურ საზოგადოებრივ მომსახურეობის სისტემას, პერიმეტრული განაშენიანება კი, ვერ უზრუნველყოფდა ყველა საცხოვრებელი ბინის სასურველ ორიენტაციას ინსოლაციის და ხმაურის მხრივ. ამიტომ საცხოვრებელი ზონების და სხვა ფუნქციური დანიშნულების ზონების სასურველი კავშირებისთვის იყო გადაწყვეტილი

ახალი ქალაქთმშენებლობითი პრინციპი, რომელიც ითვალისწინებდა საფეხურებრივ საზოგადოებრივ მომსახურების სისტემას, საცხოვრებელი ტერიტორია ნაწილდებოდა არა კვარტლებზე, არამედ მიკრორაიონებზე და საცხოვრებელ რაიონებზე. ჩატარდა უამრავი შემოქმედებითი ძიებები და ექსპერემენტები დაწყებული უბრალო სქემებიდან საფეხურებრივი სისტემის გამოყენებით და დამთავრებული სრულყოფილი საცხოვრებელი რაიონების პროექტებით. დიდი ტემპებით ვითარდებოდა ინდუსტრიული პანელოვანი სახლთმშენებლობა. არქიტექტურის უმთავრესი მიმართულება ვითარდებოდა მსხვილი საცხოვრებელი მასივების პროექტირებით და მშენებლობით. მნიშვნელოვან პუნქტს ასეთ პროექტირებაში იკავებს რაიონების დეტალური დაგეგმარება.

2.2. თბილისის პირველი მსხვილი საცხოვრებელი მასივები

ამ პერიოდის თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება ხდება 1951-1952 წლების გენგეგმით. 1954 წელს მტკიცდება ქალაქის II გენგეგმა, რომელიც იმეორებს და აგრძელებს წინა გენგეგმის ტრადიციებს. თუმცა კი ნაკლები გათვითცნობიერებითა და მექანიკური ტრანსფორმაციებით. 1950 - იანი წლების შუა ნაწილში რადიკალურად იცვლება, პოლიტიკური ძვრების ფონზე, ქალაქთმშენებლობის იდეოლოგია. იწყება საცხოვრებელი ფონდის მასიური მშენებლობა ტერიტორიების ექსტენსიური ათვისებით, რაც ტიპიური სახლების პროექტირებით და მშენებლობით ხორციელდებოდა.

მაგრამ ქალაქის განვითარების ტემპები უსწრებდნენ გენგეგმაში აღნიშნულ პერიოდს. ტერიტორიული განვითარება მიემართებოდა დილომის, ავჭალა- გლდანის და ლილოს მიმართულებით. ვითარდებოდა საბურთალოს, დილომის, ავჭალის, ღრმა-ღელეს, 26 კომისრების ტერიტორიების ათვისება. 1960 წელს ქალაქის ტერიტორია იკავებდა 26 070 ჰექტარს. აქედან განაშენიანება იკავებდა 7900 ჰექტარს და 6685 ჰექტარი წარმოადგენდა განაშენიანებისთვის გამოუყენებელ ტერიტორიებს (ფერდობები, ჩიხები და ას.შ.), დანარჩენი ტერიტორია სასოფლო-

სამეურნეო დანიშნულებით აღინიშნებოდა. ქალაქის მარცხენა სანაპირო ზემო ავჭალიდან ლოჭინის ხევამდე აღწევდა 32 კმ., მარჯვენა სანაპიროს მხრიდან დილომიდან კიროვის რაიონამდე 17 კმ., მრეწველობა თავს იყრიდა ძირითადათ ხუთ რაიონში - ავჭალა, დიდუბე (კვების და მსუბუქი მრეწველობის ობიექტები), ნავთლული, ლილო და კიროვის რაიონი. 50-იანი წლების ბოლოდან ქალაქის თავისუფალ ტერიტორიებზე მიმდინარეობს საცხოვრებელი ფონდის მშენებლობა ძირითად შემთხვევებში მსხვილი კვარტლების და მიკრორაიონების სახით.

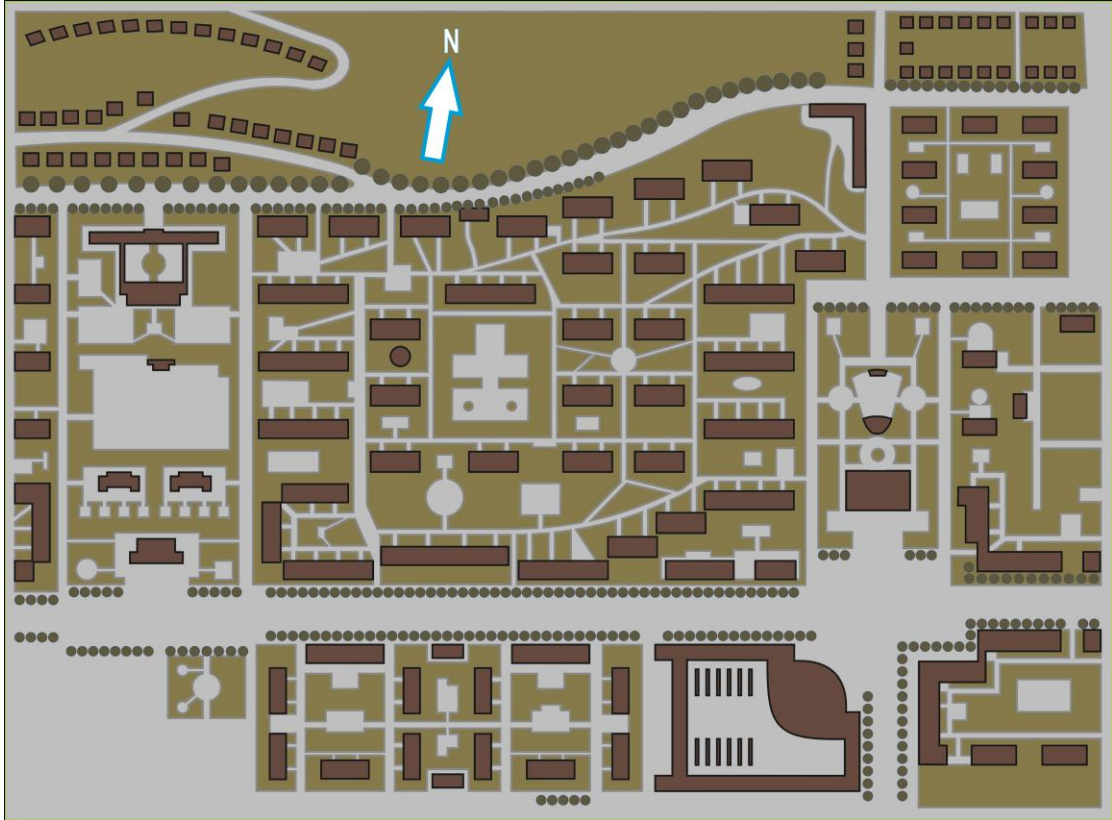
მიკრორაიონი - ეს არის ქალაქის გეგმარებითი სტრუქტურის ძირითადი პირველადი ელემენტი. 60-იანი წლების სამეცნიერო კვლევების, პრაქტიკული და ექსპერემენტალური მუშაობის შედეგად მიკრორაიონის ტერიტორიის ზომები და მოსახლეობის რაოდენობა განისაზღვრებოდა შემდეგი ფაქტორებით: ხელსაყრელი პირობების შექმნა მაცხოვრებლებისათვის, რასაც უზრუნველყოფდა მომსახურე დაწესებულებების რაციონალური განაწილების სისტემა, რომელიც განისაზღვრებოდა მათი საქვეითო ხელმისაწვდომობით; საცხოვრებელი ფონდის სიმჭიდროვე, რომელიც დამოკიდებულია სართულიანობაზე და შენობების განაშენიანებაზე და ასევე ბუნებრივ-კლიმატურ პირობებზე; კომპლექსური განაშენიანების შესაძლებლობის უზრუნველყოფა. ესეიგი საქვეითო ხელმისაწვდომობიდან გამომდინარე (500 მეტრამდე) საბავშვო დაწესებულებების, სკოლების, პირველადი მომსახურების მაღაზიების ქსელის (დრო არ აღემატება 5 წუთს) და ასევე დამოკიდებული მომსახურების რაციონალურ სისტემაზე. მიკრორაიონის მოსახლეობა შეადგენდა 6-12 ათასს ადამიანს. ასეთი მიკრორაიონის ფართობი ვარირებდა 25-35 ჰექტარის ფარგლებში. განაშენიანების მაღალი სართულიანობის დროს (9 და მეტი სართული) მიკრორაიონის მოსახლეობის რაოდენობა იზრდებოდა 16-18 ათასამდე. მთელი საცხოვრებელი მასივი იყოფოდა საცხოვრებელი სახლების ჯგუფებზე, საიდანაც მისასვლელი მანძილი საზოგადოებრივ-საყოფაცხოვრებო

ნაგებობებთან არ აღემატებოდა 150-200 მეტრს. ასეთ ობიექტებს განეკუთვნებოდა საბავშვო ბაგა-ბალები, სკოლები, კულტურულ-გამაჯანსაღებელი, საყოფაცხოვრებო და საზოგადოებრივი კვების დაწესებულებები. მოსახლეობის რაოდენობა ასეთ ჯგუფებში განისაზღვრებოდა 2-3 ათასი ადამიანით (4-5 სართულიანი განაშენიანებისთვის). საცხოვრებელი ჯგუფების რაოდენობა განისაზღვრებოდა სკოლების და სხვა საყოფაცხოვრებო დაწესებულებების ტევადობით. საცხოვრებელი ჯგუფებთან მომსახურების ყოველდღიური გამოყენების დაწესებულებების განთავსების პრინციპები კარგათ ჩანს პირველი საცხოვრებელი რაიონების განაშენიანებაში.

ქალაქთა სწრაფმა განვითარებამ გენერალური გეგმის ხშირ კორექტირებას მოითხოვდა, მით უმეტეს, რომ ქალაქთა რეკონსტრუქციის და განვითარების გეგმები ჯერჯერობით მთლიანად ვერ ითვალისწინებდნენ ქალაქთმშენებლობის ახალ, პროგრესულ ტენდენციებს.

ფაქტიურად, ამ ტენდენციების გამომხატველ ერთ-ერთ პირველ მაგალითს წარმოადგენდა საბურთალოს საცხოვრებელი რაიონის დაგეგმარების დეტალური გეგმა, რომლის მიხედვით მშენებლობა 1956 წელს დაიწყო (არქ. შ.ყავლაშვილი, ა.ბაქრაძე, დ. გრძელიძე, ი.ყავლაშვილი). ქალაქის თავისუფალი ტერიტორია აგურის ქარხნის დასავლეთით, რომელიც 300-მდე ჰექტარს აჭყვევდა, ითვალისწინებდა გამსხვილებულ საცხოვრებელ კვარტლებს 45000 კაცისათვის. კვარტლები უზრუნველყოპილია მომსახურების აუცილებელი ქსელითა და ტრანსპორტით. თუ ქალაქის კვარტლების ფართობი საშუალოდ 0,6 და 0,85 ჰექტარს არ აღემატებოდა, აქ იგი 10-12 ჰექტარს მოიცავდა. მრავალსართულიანი განაშენიანებისთვის გამოიყო კვარტლები 100 ჰექტარის ფართობით, ხოლო ინდივიდუალური მშენებლობა 40 ჰექტარზე თავსდებოდა. პროექტით საცხოვრებელ კვარტალთა შემადგენლობაში, გარდა საცხოვრებელი სახლებისა, შედიოდა გამწვანებული ტერიტორია,

სპორტული და სათამაშო მოედნები, საცურაო აუზები და სხვა. საცხოვრებელ კვარტლებს შორის ტერიტორიაზე განთავსდა სკოლა და სხვა საბავშვო დაწესებულებანი, მაღაზიები, სასადილო და სხვა ამგვარი დაწესებულებანი კი სპეციალურ შენობაში მოთავსდნენ.



ილუსტრაცია 34. თბილისი, კომპლექსური განაშენიანების რაიონი „საბურთალო“, I კვარტალი. „თბილქალაქპროექტი“ (გეგმა).

განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება გამწვანებას. პროექტით 45 ჰექტარი ეთმობოდა რაიონული დანიშნულების პარკს, სტადიონით, ზამთრის საცურაო აუზითა და სხვა მცირე მოედნებით. შიდა კვარტალური გამწვანება თითო სულზე 11,8 კვ.მ-ს ითვლიდა. საცხოვრებელი კვარტლების პროცენტი 22-ს უდრიდა, ხოლო საცხოვრებელი ფართობი 1 ჰექტარზე 4300 კვადრატული მეტრს შეადგენდა.

მშენებლობის განხორციელების დროს გამოვლინდა უარყოფითი მხარეები, რომელთაგან ზოგი თვით პროექტისაგან გამომდინარეობდა, ზოგი კი მისგან გადახვევით იყო გამოწვეული. თავიდანვე უნდა აღინიშნოს,

რომ ავტორებმა თავი ვერ დააღწიეს საბურთალოს ამ რაიონის უკვე არსებულ სქემას, რომელსაც ერთმანეთთან ახლო მდებარე პარალელური, თითქმის ერთნაირი სიგანის (35-45მ) მაგისტრალები ედო საფუძვლად. პავლოვისა და ვაჟა-ფშაველას პროსპექტებს ამ რაიონში თითქმის ერთიდაიგივე ფუნქცია დაეკისრა, რამაც კვარტალთა არარაციონალური დაგეგმარება გამოიწვია. საცხოვრებელ კვარტალთა სიმყუდროვეზე უარყოფითად მოქმედებს ურთიერთპარალელური ქუჩების მოწყობა ნუცუბიძისა და ვაჟა-ფშაველას ქუჩებს შორის. პროექტით გათვალისწინებული ვრცელი პარკი, მშენებლობის დროს გაუქმდა და საცხოვრებელ რაიონს ასე მნიშვნელოვანი მწვანე მასივი მოაკლდა. უნდა აღინიშნოს აგრეთვე მთავარი მაგისტრალის ბოლოს საცხოვრებელი კვარტლის შეცვლა ინსტიტუტებითა და სხვა საზოგადოებრივი დანიშნულების დაწესებულებებით, რაც აგრეთვე გაართულა სატრანსპორტო და სხვა საკითხები.

საბურთალოს საცხოვრებელი მასივი გაშენდა ჯერ 4-5 სართულიანი, ხოლო შემდგომ 8 - სართულიანი საცხოვრებელი სახლებით, მაგრამ ტიპობრივ პროექტში ასარჩევი ვარიანტების უქონლობამ საცხოვრებელი კვარტალების მოსაწყენი ერთფეროვნება გამოიწვია. აქ არ არის გამოყენებული მხატვრულ-ესთეტიკური ერთიანობის შექმნის შესაძლებლობა. ანსამბლის ესთეტიკურ ზემოქმედებას უნდა განსაზღვრავდეს არა ცალკეული სახლი, როგორც დამთავრებული ნაწარმოები, არამედ შენობათა სერია, რომელთაგან სივრცობრივი კომპლექსის ფორმირება ხდება. საბურთალოს საცხოვრებელ კვარტალებში კი ერთმანეთის მიყოლებით ჩადგმული სახლები, სივრცობრივი თავისუფლების მიუხედავად, ერთგვაროვან, მახვილებს მოკლებულ, სურათს ქმნის.

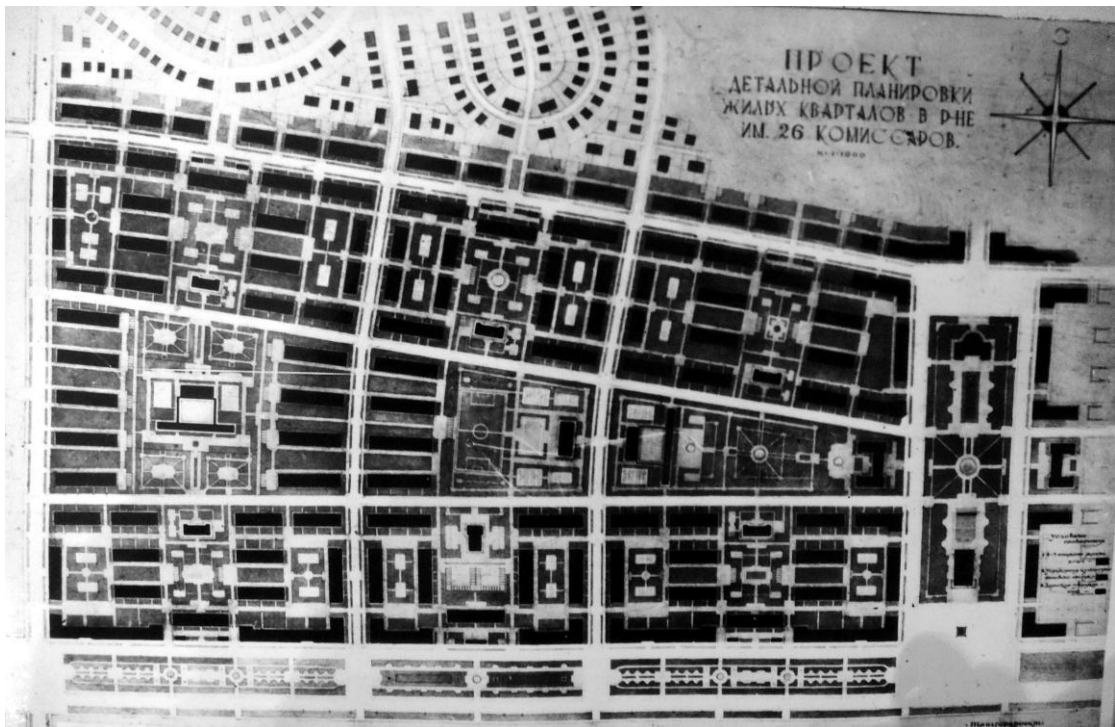
არქიტექტორები კმაყოფილდებიან ტიპობრივი პროექტების მექანიკური მორგებით, უკვე გამოყენებული განაშენიანების მრავალგზის გამეორებით. სახლების ერთნაირი სიმაღლე არა მარტო ცალკეულ ქუჩების,

არამედ მთელი რაიონის სილუეტის განაშენიანების გაუმჯობესებისათვის გადამუშავდა ტიპობრივი პროექტი და მშენებლობის შემდგომი ეტაპი 8 სართულიანი სახლების მშენებლობამ განსაზღვრა. მაგრამ ახლა ეს შენობები გამწკვრივდა უსახურ და ერთგვაროვან რიგათ. მხოლოდ სიმაღლის შეცვლა არ ახდენდა მთლიანობის შთაბეჭდილებას: არქიტექტურული ანსამბლების სისტემის შექმნის ნაცვლად, მივიღეთ 5 ან 8-სართულიანი საცხოვრებელი სახლებით შედგენილი ცალკეული ნაწილების სქემატური მონაცვლეობა.

პროექტის ნაკლოვანება, პროექტიდან გადახრა მშენებლობის დროს, რიგი ქალაქგეგმარებითი ჩანაფიქრების უარყოფა, ხანდახან ცალკეული შენობის შემთხვევითი განლაგება, მშენებლობის დაბალი ხარისხი - ყველაფერმა ამან წინასწარ განსაზღვრა თბილისის პირველი საცხოვრებელი მასივის მოცულობით-სივრცითი და არქიტექტურულ-მხატვრული ნაკლოვანებები.

26 კომისრების აწინდელი (ისანი-სამგორის) რაიონში, ნავთლულში კომპლექსური საცხოვრებელების მშენებლობისთვის გამოიყო ტერიტორია 60 ჰექ. ფართობით. ამ ტერიტორიაზე გაშენდა 9 გამსხვილებული კვარტალი, საშუალოდ 5 ჰექ.ფართობით. მათგან 8 კვარტალში გაშენდა ტიპიური, ეკონომიური, მსხვილბლოკანი 4-5 სართულიანი საცხოვრებელი სახლები, რომლებიც გათვლილი იყვნენ 17000 მცხოვრებზე. ერთი კვარტალი გამოიყო სპეციალურად სკოლისთვის და პოლიკლინიკისთვის. აქ ასევე, როგორც საბურთალოს რაიონში მრავალსართულიან განაშენიანებას ესაზღვრება მთის ფერდობები 34,5 ჰექტარის ფართობით, გამოყოფილი ინდივიდუალური საცხოვრებელი სახლების მშენებლობისთვის. ორივე მითითებულ კომპლექსური საცხოვრებლების მშენებლობის რაიონებში 1 ჰექტარზე მოსახლეობა შეადგენდა 470 მცხოვრებს (9 კვ. მ. ერთ მოსახლეზე), რაც იმ დროინდელ ქალაქმშენებლობით ნორმებს შეესაბამებოდა. ასევე, როგორც საბურთალოს საცხოვრებელი რაიონი „მესამე მასივი“ (უწინდელი 26 კომისრების რაიონი) დღევანდელ დღეს გამოიყურება უდიდამოდ არქიტექტურული ვიზუალური თვალსაზრისიდან გამომდინარე, რაც ეხება

მის დაგეგმარების კოპოზიციას იგი დაყვანილია სქემამდე (უბრალოდ დაკოპირებულია საცხოვრებელი სახლების ჯგუფები და განაწილებულია მთელი ამ რაიონის ტერიტორიაზე), საცხოვრებელ სახლებს არ გააჩნია შიდა ეზოები, მთლიანობაში წარმოადგენენ ერთ, ან რამოდენი ზოლში თანაბარ მანძილებზე ჩაყრილ საცხოვრებელ სახლებს. ამჟამად მათი უმეტესი ნაწილი ავარიულ მდგომარეობაში იმყოფება, და წარმოადგენენ ქალაქის ერთ ერთ მტკივნეულ პრობლემას, რომლის გადაჭრის საკითხები დიდ ფინანსებთან არის დაკავშირებული.



ილუსტრაცია 35. თბილისის, 26-კომისრების რაიონის საცხოვრებელი კვარტლების დეტალური დაგეგმარების პროექტის გეგმა.

თბილისში გაშენებული მეორე მნიშვნელოვანი საცხოვრებელი მასივია „დილომი“, რომლის მშენებლობა 1960 წელს დაიწყო (არქ. ი.ჩხენკელი, ნ მიქაძე, ჯ. ჯიბლაძე). მტკვრის მარჯვენა ნაპირზე, ქალაქის ჩრდილო-დასავლეთ ნაწილში მდებარე 150 ჰექტარი ტერიტორია 25 ათასი მოსახლეობისათვის გათვალისწინებული. დიდუბის ხიდთან დაწყებული ხეივანი 50 მეტრითაა გაფართოებული და მის ორივე მხარეს განლაგებულია სამოსახლო ტერიტორია, რომელიც ოთხი

მიკრორაიონისაგან და ორი საცხოვრებელ კვარტალისაგან შედგება. ყოველი მათგანი კულტურულ-საყოფაცხოვრებო დანიშნულების დაწესებულებებით გაერთიანებულ საცხოვრებელ კომპლექსს შეადგენს. მიკრორაიონის ფართობი 16-23 ჰექტარს, ხოლო კვარტალებისა - 6 ჰექტარს ითვლის. სკოლები და საბავშვო დაწესებულებანი განლაგებულია განცალკევებულ ტერიტორიაზე ისე, რომ სასკოლო ფართობი მიკრორაიონის საპარკო და სპორტულ მოედნებთან არის გაერთიანებული. სასწავლო დაწესებულებისათვის გამოყოფილი ტერიტორია იზოლირებულია და მისკენ მიმავალი გზები ტრანსპორტს არ კვეთენ. ერთ-ერთ მიკრორაიონში ტერიტორია ორგანიზებულია საცხოვრებელი სახლების ცალკეული ჯგუფებით. მოსახლეობის სრული კულტურულ-საყოფაცხოვრებო მომსახურებით. დაგეგმარების დეტალური პროექტით, ორი კვარტალისათვის განკუთვნილი სკოლა მიმდებარე ფიზკულტურული სექტორის ტერიტორიაზე იგება და ამით ეს კვარტალები განსხვავებულია მიკრორაიონებისგან.



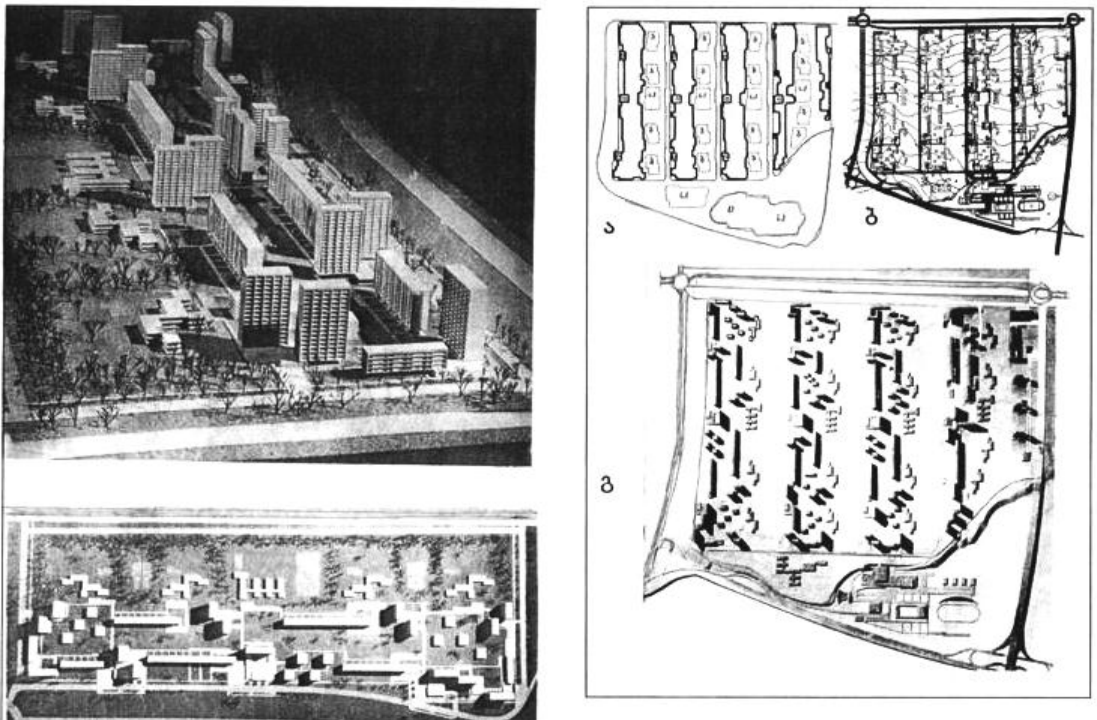
ილუსტრაცია 36. თბილისის საცხოვრებელი მასივი, „დილომი“. არქ. ი.ჩხენკელი, ნ.მიქაძე, ჯ.ჯიბლაძე. 1960 წელი. (მაკეტი, ხედი ზემოდან)

საცხოვრებელი სახლების მიერ დაკავებული ტერიტორიის ფართობი 80 ჰექტარია, განაშენიანების პროცენტი კი-20. საცხოვრებელი ფართობი გაანგარიშებულია 9 კვადრატული მეტრი - თითო სულზე. უკვე არსებულმა მდგომარეობამ შეუძლებელი გახადა ქალაქისა და სატრანზიტო გზების ჩამოცილება საცხოვრებელი ტერიტორიიდან, ამიტომ მაგისტრალთა გასწვრივ განაშენიანება იზოლირებულია მწვანე ნარგავთა მნიშვნელოვანი ზოლებით.

საცხოვრებელი მასივის მშენებლობასთან ერთად მიმდინარეობს მსხვილ საწარმოთა, მაგისტრალების, პარკების მშენებლობა. აშენდა კინოსტუდიის მთელი ქალაქი. დიდუბის ხიდთან აშენდა მტკვრის სანაპიროს საყრდენი კედელი, გამწვანების სანერგე ტერიტორია გამოყენებულია კულტურისა და დასვენების პარკისათვის, ხოლო სანაპიროსა და დიდუბის ხიდთან მომავალი მთავარი მაგისტრალის მარცხენა მხარეზე არსებულ, სახლებისათვის გამოუსადეგარ თაპობზე გათვალისწინებული იყო გაშენდეს ფიზკულტურული პარკი და სტადიონი 10000 კაცისათვის.

საცხოვრებელი სახლების ტიპობრივი პროექტების ერთგვაროვნებამ თავისი უარყოფითი თვისებურებანი აქაც გამოავლინა: ბინათა ტიპების პროცენტული შემადგენლობა არ ეფარდება მოსახლეობის დემოგრაფიულ სტრუქტურას, განსხვავებული ორიენტაციისას შეზღუდულია სახლების განლაგება, შეზღუდულია სართულიანობა და სხვა. მაგრამ მიუხედავად ამ ნაკლებისა საცხოვრებელი რაიონი „დილომი“ ქალაქგეგმარებითი თვალსაზრისით უკეთესად დაგეგმარებულია, საცხოვრებელი კორპუსების ირგვლივ გაჩნდა შიდა ეზოები, საბავშვო ბაღები და სკოლა განთავსებულია ცალკე მდებარე გამწვანებულ ტერიტორიებზე, რომლებიც გამოყოფილია საცხოვრებელი ზონიდან შიდა საკვარტალო ქუჩებით. ეს რაიონი უფრო მოწესრიგებულია ქუჩების სატრანსპორტო სქემის ქსელის განაწილების თვალსაზრისითაც. მთლიანობაში უფრო გამწვანებულად გამოვიდა და ამიტომ უფრო მყუდროა და საცხოვრებლად მოხერხებული.

აქვე უნდა მოვიხსენიოთ დიღმის რაიონში მტკვრის მარჯვენა ნაპიროზე დაპროექტებული ექსპერემენტალური საცხოვრებელი რაიონი 45,6 ათასი კაცისთვის, რომელიც ოთხ მიკრორაიონიდან იყო დაყოფილი, თითოეულში 11,4 ათასი მცხოვრებით (არქ. გ.ბერიძე, ბ.მამინაიშვილი, ნ.მიქაძე, ა.ლოლობერიძე, ა. ყრუაშვილი). პროექტი არ განხორციელებულა, მაგრამ მისი გადაწყვეტა იმსახურებს ყურადღებას. საცხოვრებელი სახლების გრძივი კომპლექსები შიდა ეზოებს ქმნიან, ხოლო მტკვრის მხარეს, საზოგადოებრივი დანიშნულების გამწვანებული ტერიტორიებია, სადაც ბავშვთა ბაღები-ბაგები, სკოლები და აქტიური დასვენების ნაკვეთებია. ცალკე ჯგუფშია გატანილი სასკოლო რაიონული კომპლექსი 2500 მოსწავლისთვის.



ილუსტრაცია 37. თბილისი. დიღმის მასივის ექსპერემენტალური პროექტი, 1962 წელი. არქ. გ.ბერიძე, ა.ლოლობერიძე, ა.ყრუაშვილი, ბ.მამინაიშვილი, ნ.მიქაძე.

საზოგადოებრივი ცენტრი მოთავსებულია მტკვრის ნაპირას - იგი კულტურულ-საყოფაცხოვრებო შენობების, სპორტულ ნაგებობათა და პარკის კოოპერირებულ კომპლექს წარმოადგენს. სატრანსპორტო საკითხთა გადაწყვეტა სრულიად აკმაყოფილებს მიკრორაიონის მოთხოვნილებებს.

პროექტი ყოველდღიური და პერიოდული მომსახურების კულტურულ-საყოფაცხოვრებო დანიშნულების ნაგებობათა ახალ ფორმებს იძლეოდა, რაც გამოხატულებას პოულობდა ყოველდღიური მომსახურებისათვის შერჩეულ ბლოკში, რომელიც 4000 კაცისთვის იყო გაანგარიშებული. აღსანიშნავია ექსპერიმენტული მიკრორაიონების საცხოვრებელი ფონდის მაღალი სიმჭიდროვე. მიკრორაიონის საცხოვრებელი ფართობი ერთ ჰექტარზე (ბრუტო) 4000 კვ.მეტრს შეადგენს, ხოლო სიმჭიდროვე საცხოვრებელი ტერიტორიის ჰექტარზე (ნეტო) – 8300 კვ.მეტრს. ამით პროექტი სახავდა ქალაქის ტერიტორიის განაშენიანებისთვის გამოყენების რაციონალურ გადაწყვეტას. მთელი მასივის განაშენიანება განზრახული იყო გაზრდილი სართულიანობით (4-დან 16-მდე, უკანასკნელის უპირატესი გამოყენებით). სახლები უპასუხებდა მოსახლეობის დემოგრაფიულ მაჩვენებლებს და მომთავალში საცხოვრებელი ნორმის გაზრდის შესაძლებლობას იძლეოდა.

პირველი მსხვილი საცხოვრებელი რაიონების საბურთალო, დილომი, ნავთლულის და ღრმა დელეს მშენებლობამ მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა თბილისელების საცხოვრებელი პირობები. მაგრამ ამასთან ერთად, ამ საცხოვრებელ რაიონებს ის უარყოფითი ნიშნებიც ჰქონდა, რომლებიც ესტეტიკური მხარის შეუფასებლობაში გამოვლინდა და რაც აგრეთვე დამახასიათებელია იმ დროის საცხოვრებელ მასივთა მშენებლობისათვის. შესლუდულობა ტიპობრივ პროექტითა არჩევაში და მშენებლობის დაბალი ხარისხი ბევრად განსაზრვრავდა უსახური საცხოვრებელი რაიონების მოსაწყენი სახლების ერთფეროვნებას.

2.3. თბილისის 70-80-იანი წლების საცხოვრებელი მასივების

დაგეგმარება-განაშენიანების პრინციპები

ფართოდ გაშლილმა სარეკონსტრუქციო სამუშაოებმა, ქალაქის ზრდამ და ამასთან დაკავშირებით წამოჭრილმა ახალმა ამოცანებმა გადაუდებელ საკითხად დასვა თბილისის ახალი გენერალური გეგმის

დამუშავება. 1960 წელს საქართველოს სსრ უმაღლესი საბჭოს ბრძანებულებით თბილისის ახალი საზღვრები შემოიფარგლა, რეკონსტრუქციისა და განვითარების გენერალური გეგმის შესრულების უზრუნველსაყოფად ე.წ. „დიდი თბილისის“ ტერიტორია განისაზღვრა 26 070 ჰექტარით. დაგეგმარების ახალ გენერალურ პროექტზე მუშაობა 1962 წელს დაიწყო. პერსპექტიული პერიოდის შეცვლამ შემდგომში ცვლილებები გამოიწვია. პროექტი გათვალისწინებულია 1970-2000 წლებისათვის (ი.ჩხენკელი, ჯ.ჯიბლაძე, გ.ჯაფარიძე, გ.შავდია, ეკონომისტები ლ.ლორთქიფანიძე, ი.ბოლქვაძე).



ილუსტრაცია 38. თბილისის გენერალური გეგმა, 1970 – 2000 წწ.

თბილისი, რომელიც მარცხენა ნაპირზე ზემო-ავჭალიდან ლოჭინის ხევამდე 30-32 კმ. სიგრძეზე გადაიჭიმა, ხოლო მარჯვენა ნაპირზე დიდმის ახალი საცხოვრებელი რაიონიდან კიროვის რაიონის სამხრეთ დაბოლოებამდე 20-კილომეტრიან ზოლს შეადგენდა, წვრილმანი კვარტალებით, შერეული განაშენიანებითა და ტერიტორიის მკაფიო ფუნქციის დანაწილების უქონლობით ხასიათდებოდა. ცალკეულ რაიონებს შორის არათანაბრად იყო განაწილებული მწვანე ნარგავები. სანიტარულ-ჰიგიენური პირობები მოითხოვდნენ სანიტარულ „გარღვევებს“

სამრეწველო, სატრანსპორტო თუ საცხოვრებელ ზონებს შორის. ქალაქის თანამედროვე მდგომარეობა მოითხოვდა მის კომპაქტურ გადაწყვეტას მთლიანობაში, საქალაქო ტერიტორიის რელიეფის გათვალისწინებას განაშენიანების მაქსიმალური დაკავშირებისათვის ბუნებრივ გარემოცვასთან, ორგანიზებული ურთიერთკავშირის დამყარებას საერთო საქალაქო და რაიონულ ცენტრებს შორის, ცენტრებისა და საწარმო ადგილებს შორის.

პროექტის საანგარიშო ვადებისთვის ქალაქის მოსახლეობას 1250 კაცით საზღვრავს (1970 წლის 1 იანვრისთვის მოსახლეობის რიცხვი 889 ათასს უტოლდებოდა), შემდგომში ზრდის შეზღუდვით თბილისის აგლომერაციის დასახლებული პუნქტების სისტემის განვითარების ხარჯზე. ახალი გენერალური გეგმით ქალაქი ითვისებდა დიღმის, გლდანის, ავჭალისა და ვარკეთილის ტერიტორიას და თავსდებოდა მთებითა და ხეობებით შემოსაზღვრულ ბუნებრივ ფარგლებში. ქალაქის განაშენიანებაში შეტანილი იქნა თბილისის ზღვის ჩრდილო-დასავლეთით და ჩრდილო-აღმოსავლეთით მდებარე ტერიტორია, რითაც ქალაქი იძენდა კარგ ტემპერატურულ რეჟიმს, გამწვანებულ და წყლის სივრცის მქონე ნაკვეთებს. ამ ტერიტორიების ათვისებით ქალაქი იზრდებოდა სიგანეში და ხაზოვანი განვითარების ტენდენციის შენარჩუნების მიუხედავად, ქალაქის გეგმის კომპოზიცია გარკვეულ ცვლილებას განიცდიდა. ამით განსხვავდებოდა რიგით მესამე გენერალური გეგმა ქალაქის განვითარების არსებული სტრუქტურისაგან.

ავჭალა-გლდანის გეგმარებითი რაიონი შედგება ოთხი მსხვილი საცხოვრებელი რაონისაგან: ავჭალა, გლდანი, მუხიანი, თემქა.

70-ანი წლების ერთერთი პირველი საცხოვრებელი მასივი „გლდანი“ (არქიტექტორები თ.ბოჭორიშვილი, ბ. გელდიაშვილი) გათვლილი იყო 147.000 მაცხოვრებელზე. გლდანის მასივი თბილისში ჩრდილო-აღმოსავლეთით მდინარე გლდანულასა და ხევძმარას შორის მდებარეობს. მასივის მთავარ კომპოზიციურ ღერძს წარმოადგენს მთავარი პროსპექტი-

ბულვარი დაახლოებით 100 მეტრის სიგანით და 2.5 კილომეტრის სიგრძით. ბულვარი წარმოადგენს ხაზოვანი განვითარების საზოგადოებრივ-სავაჭრო და ადმინისტრაციულ ცენტრს, რომლის ორივე მხარეს განლაგებულია საცხოვრებელი მიკრორაიონები. პროექტში გათვალისწინებული იყო მრავალდონიანი, განცალკევებული სატრანსპორტო და საქვეითო მოძრაობის ზონირების გადაწყვეტა. მთელ ტრანსპორტს უნდა ემოდრავე ქვედა დონეზე სპეციალურად ამოღებულ სანგრებში, რომლებიც ტროტუარზე დაბლაა საშუალოდ 3-4 მეტრით. ყოველ 500 მეტრში მათ გააჩნიათ გზების განშტოვება, რომლებიც ყოფენ მასივს რვა მიკრორაიონდ. ქვედა დონეში დაპროექტდა ავტოსადგომები, ზედა დონე კი განკუთვნილია საქვეითო მოძრაობისთვის და საყოფაცხოვრებო მომსახურე ობიექტებისთვის. საცხოვრებელი რაიონის ბოლოში გათვალისწინებულია მსხვილი სარეკრიაციო ზონა საქალაქო პარკით, არსებული ტბებით.



ილუსტრაცია 39. თბილისი, საცხოვრებელი მასივი „გლდანი“-ს დეტალური დაგეგმარების გეგმა. არქ. თ.ბოჭორიშვილი, ბ.გელდიაშვილი.

მიკრორაიონის მოცულობით-სივრცითი წყობა ეყრდნობა საცხოვრებელი სახლების ჯგუფების სივრცით დაჯგუფების პრინციპზე დიდი ეზოების გარშემო (დაახლოებით 150x50მ. ფართით). მიკრორაიონები პარკებითა და ხეივნებითაა დაქსელილი, რომლებიც გადასასვლელი ხიდების მეშვეობით, საცხოვრებელ და საზოგადოებრივ ზონებს აკავშირებს. განაშენიანების უმეტესობას, შეადგენენ 9 სართულიანი სახლები. კომპოზიციურ აქცენტებს, 16 სართულიანი შენობები ქმნიან. საცხოვრებელი რაიონი გათვლილია 147ათას მცხოვრებზე, 9 კვ.მ. ნორმის გათვალისწინებით ერთ სულ მოსახლეზე. მთელი საცხოვრებელი ფონდი შეადგენს 1323,1 ათასი კვ.მ. 4200 კვ.მ. ჰექტარზე სიმჭიდროვით (პროექტის მიხედვით).

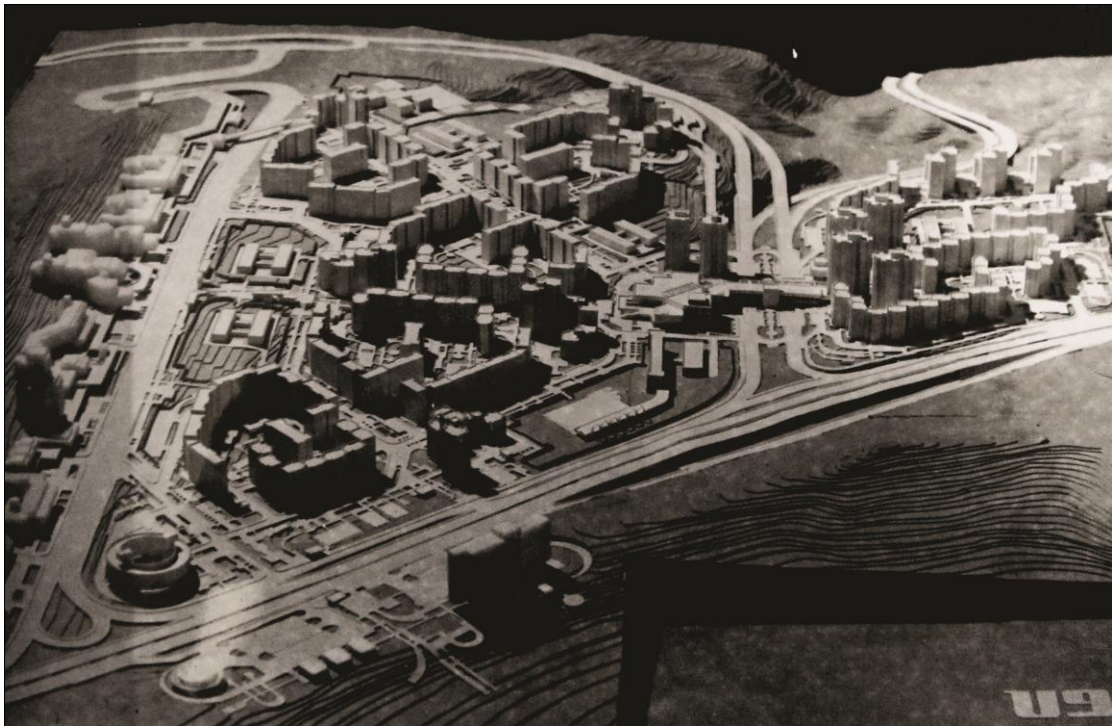


ილუსტრაცია 40. თბილისი, საცხოვრებელი მასივი „გლდანი“-ს მაკეტის ფოტო.

არქ. თ.ბოჭორიშვილი, ბ.გელდიაშვილი.

ამ საცხოვრებელ რაიონში აღსანიშნავია მისი კომპოზიციურ-გემარებითი პრინციპის ახალი გადაწყვეტა თბილისის რაიონისთვის - პირველად გაჩნდა მსხვილი საცხოვრებელი მასივი გრძივი მრავალდონიანი საზოგადოებრივ-სავაჭრო ცენტრით განივი კავშირებით მიკრორაიონებზე.

შემდეგი საცხოვრებელი რაიონი „ზღვის უბანი“ - გათვლილი 57900 მცხოვრებზე ლოტკინის მთის დასახლების და მიმდებარე ნაკვეთების ტერიტორიაზე (არქიტექტორები: ო.არველაძე, ი. სანაძე, გ.შავდია). ჩრდილოეთით და დასავლეთით, ტერიტორია იზღუდება მთის მაღალი ფერდობებით, აღმოსავლეთით ის ვრცელდება თვით თბილისის ზღვის დასვენების ზონამდე, სამხრეთ მხარიდან კი მას უვლის გენგემაში გათვალისწინებული უწყვეტი ნაკადის მაგისტრალი. საცხოვრებელი რაიონის განაშენიანებისთვის გათვლილი ფართი 250 ჰა. განლაგებულია მთის ფერდობზე (საშუალო დახრილობით 12%) და იყოფა ბორცვით ორ ნაწილზე.



ილუსტრაცია 41. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ზღვის უბანი“. მაკეტის ფოტო.

სამი მიკრორაიონიდან ერთი დაპროექტდა თავისუფალ ტერიტორიაზე, დანარჩენი ორი კი სარეკონსტრუქციო ნაკვეთებზე. აღსანიშნავია ამ პროექტის საზოგადოებრივი ცენტრი, რომელიც მოისაზრებოდა, როგორც ერთიანი გეგმარებით - კომპოზიციური სისტემა. სტრუქტურული ერთეულები - მიკრორაიონები, ცალკეული კომპლექსები და სავაჭრო ცენტრი გაერთიანებულია მთავარი საქვეითო გზით,

რომელთან მიკრორაიონული და ნაწილობრივად რაიონული მნიშვნელობის (მომსახურების მეორე საფეხური) დაწესებულებები გამოდიან. ეს საქვეითო არტერია, მთელ რაიონს, საცხოვრებელ კომპლექსებს აერთიანებდა და საზოგადოებრივი ზონის ხაზოვანი სისტემის ღერძს წარმოადგენდა. იგივე გზას უნდა დაეკავშირებინა საცხოვრებელი შენობების ჯგუფები საზოგადო ტრანსპორტის გაჩერებებთან.



ილუსტრაცია 42. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ზღვის უბანი“. დეტალური დაგეგმარების გეგმა.

პროექტში გამოყენებულია საინტერესო სივრცოვან-კომპოზიციური განაშენიანება, რომელიც რელიეფის ხასიათს პასუხობს, საზოგადოებრივი ცენტრი მრავალ დონეებისგან შესდგებოდა და აქცენტირებული იყო საქვეითო მოძრაობის ქუჩების ქსელებით, საცხოვრებელი ჯგუფები ქმნიდნენ მიკრორაიონებში ცალკეულ შიდა ეზოებს და წარმოადგენდნენ ცალკეულ კომფორტაბელურ სივრცეებს. რა თქმა უნდა აქაც, როგორც სხვა ამ პერიოდიში დაპროექტებულ და აშენებულ რაიონებს ახასიათებდა ტიპური პროექტებით შექმნილი განაშენიანება, რომელიც რაიონს ვიზუალურ და ესტეტიკურ ინდივიდუალურობას უკარგავდა. ამჟამად

განხორციელებულია ამ რაიონის მხოლოდ რამოდენიე საცხოვრებელი ჯგუფის მშენებლობა, მთლიანობაში კი „ზღვის უბნის“ ტერიტორია არ არის განაშენიანებული.

80-იანი წლების შემდეგი მსხვილი საცხოვრებელი რაიონი „მუხიანი“ დაპროექტებული არქიტექტორების ჯგუფით მ.გოგიშვილის ხელმძღვანელობით. მუხიანი მდებარეობს ქალაქის ჩრდილო-აღმოსავლეთით, თბილისის ზღვის ირგვლივ მაგისტრალის გასწვრივ. საცხოვრებელი რაიონი დაყოფილია ოთხ ძირითად მიკრორაიონათ და გათვლილია 35-40 ათას მოსახლეზე. ამ ტერიტორიის ყველაზე დაბალ ტერასაზე, მაგისტრალის გასწვრივ, პროექტით უნდა გაშენებულიყო რაიონული დაგეგმარების ცენტრი, რომელიც ერთდროულათ მოემსახურებოდა როგორც მუხიანს, ასევე გლდანსა და თემქას. საზოგადოებრივი ცენტრი საცხოვრებელი განაშენიანების ზონისგან გამოყოფილია შიდა სარაიონო ქუჩით, რომელსაც გეგმაში პერპენდიკულარულად უერთდება ორი ძირითადი კომპოზიციური ღერძი (მიკრორაიონების მთავარი შიდა ბულვარისებრი ქუჩები). ამ ქუჩებით ხდება დაკავშირება საყოფაცხოვრებო მომსახურების და სავაჭრო დანიშნულების ობიექტებთან, რომლებიც განთავსებულია მრავალსართულიანი საცხოვრებელი სახლების პირველ სართულებზე. ამჟამად ეს საბულვარო ქუჩები განხორციელებულია და წარმოაგენენ გეგმაში რაიონის ძირითად კომპოზიციურ აქცენტებს. ეს საცხოვრებელი მასივი შედგება სამი ძირითადი ტერასისგან. მასივის მეორე ტერასაზე განთავსდა სამი მიკრორაიონი თავისი საბავშვო ბაღებითა და სკოლებით. რაიონის მესამე ტერასა გამოყოფილია დანარჩენებისგან ფართე სარეკრიაციო ზონით, ხელოვნური წყლის სარკეებით და მდებარეობს ყველაზე რთულ რელიეფზე. რაიონის კომპოზიცია შექმნილია 9-16 სართულიანი შენობებით. პროექტით გათვალისწინებული სარეკრიაციო ზონა, საზოგადოებრივი ცენტრი და რთულ რელიეფზე დაპროექტებული

განაშენიანება არ განხორცილდა, შედეგად რაიონს დაეკარგა თავისი ინდივიდუალური სახე და რაიონული ცენტრის მნიშვნელობა.



ილუსტრაცია 43. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „მუხიანი“ , მაკეტი (ხედი ზემოდან).



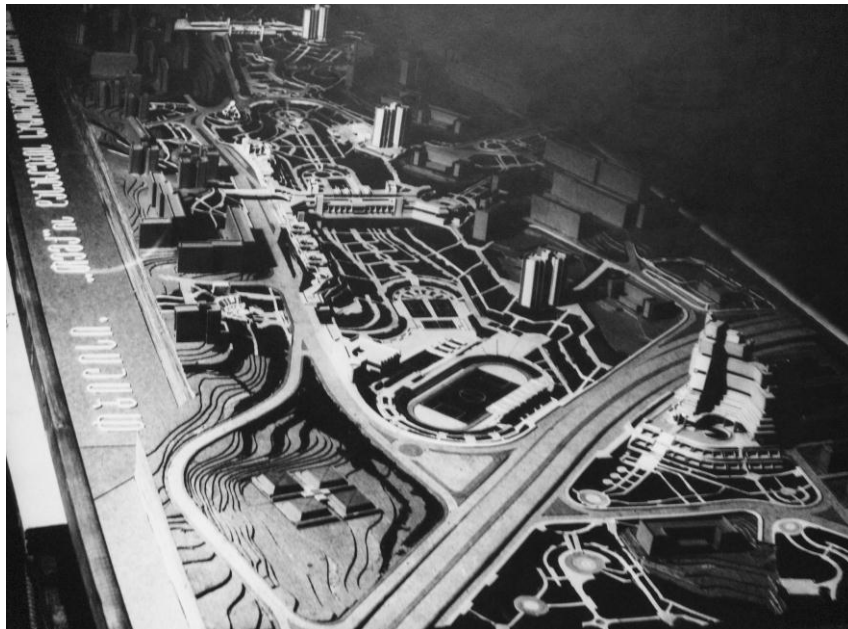
ილუსტრაცია 44. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „დიდი დილომი“ , მაკეტი.

საცხოვრებელი რაიონი „დიდი დილომი“, არქიტექტორები: ბ. მამინაიშვილი, შ. ყავლაშვილი, ბერუტი. გათვლილია 250 ათას მცხოვრებზე და პროექტის მიხედვით შესდგებოდა სავარაუდოთ 12 მიკრორაიონისგან. მისი დაგეგმარება გადაწყვეტილია 12-16 სართულიანი საცხოვრებელი სახლებით. აღსანიშნავია ამ საცხოვრებელი რაიონის V-VI მიკრორაიონების დეტალური დაგეგმარების პროექტები, შესრულებული არქიტექტორების გ.შავდიას და მ.ბოლქვაძეს მიერ. V-მიკრორაიონი გათვლილია 5500 მცხოვრებზე, VI-კი 8000 მცხოვრებზე. ეს მიკრორაიონები განლაგებული არიან რთულ რელიეფზე, რომელიც ძირითადად სამ ტერასად დაიყო. აღსანიშნავია ის, რომ ორივე მიკრორაიონს გააჩნია დამოუკიდებელი საზოგადოებრივი და სავაჭრო დანიშნულების ცენტრები, რომლების პერიმეტრზე განთავსდა საცხოვრებელი ზონა. ასევე მიკრორაიონების განაშენიანება გაყოფილია საპარკო დანიშნულების სარეკრიაციო ზონით. მიკრორაიონების რთულ რელიეფზე, მესამე ტერასაზე პროექტით გათვალისწინებული იყო დაბალ სართულიანი ინდივიდუალური დაგეგმარების განაშენიანება. მაღალ და დაბალ განაშენიანების შორის მიკრორაიონების მწვანე ზოლში მოთავსდნენ საბავშვო ბაღები და სკოლები.



ილუსტრაცია 45. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „დიდი დილომი“, V-VI მიკრორაიონების მაკეტი (ხედი ზემოდან).

80-იანი წლებში გრძელდება დაპროექტება და მშენებლობა თბილისის სხვა მსხვილი საცხოვრებელი მასივებისა. აქვე ავლიწმნოთ საცხოვრებელი რაიონი „თემქა“, რომელიც ასევე როგორც „გლდანი“-ს მასივის პროექტის მიხედვით გააჩნდა გრძივი საზოგადოებრივ-სავაჭრო ცენტრი განივი კავშირებით მიკრორაიონებზე (არქიტექტურული ჯგუფი გ.შავდიას ხელმძღვანელობით). მაგრამ აქ „გლდანი“-ს საცხოვრებელი რაიონის შედარებით ვაკე ტერიტორიასთან განსხვავებით „თემქა“ განლაგდა რთულ რელიეფზე, რაიონის ცენტრი კი თავსდება მიკრორაიონებს შორის არსებულ ხევში, რომელიც ამავე დროსაც სარეკრიაციო როლსაც შეასრულებდა „თემქის“ მიკრორაიონებისთვის. გარკვეული მიზეზების გამო ამ ცენტრის მშენებლობა არ განხორციელდა და ამიტომ რაიონი, რომელიც თავდაპირველად იყო ფუნქციური თვალსაზრით რაციონალურად დაპროექტებული გახდა მოუწყვრეგებელი, მოსაწყენი ტიპირი არქიტექტურით, ფაქტიურად მოწყვეტილი საქალაქო ცხოვრებიდან.



ილუსტრაცია 46. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „თემქა“,
მაკეტი (საზოგადოებრივი ცენტრი).

ამავე პერიდში ასევე დაპროექტდა საცხოვრებელი რაიონი “ვაზისუბანი”, არქიტექტორები: გ.შავდია, თ.ანდლულაძე, რომელიც იყო

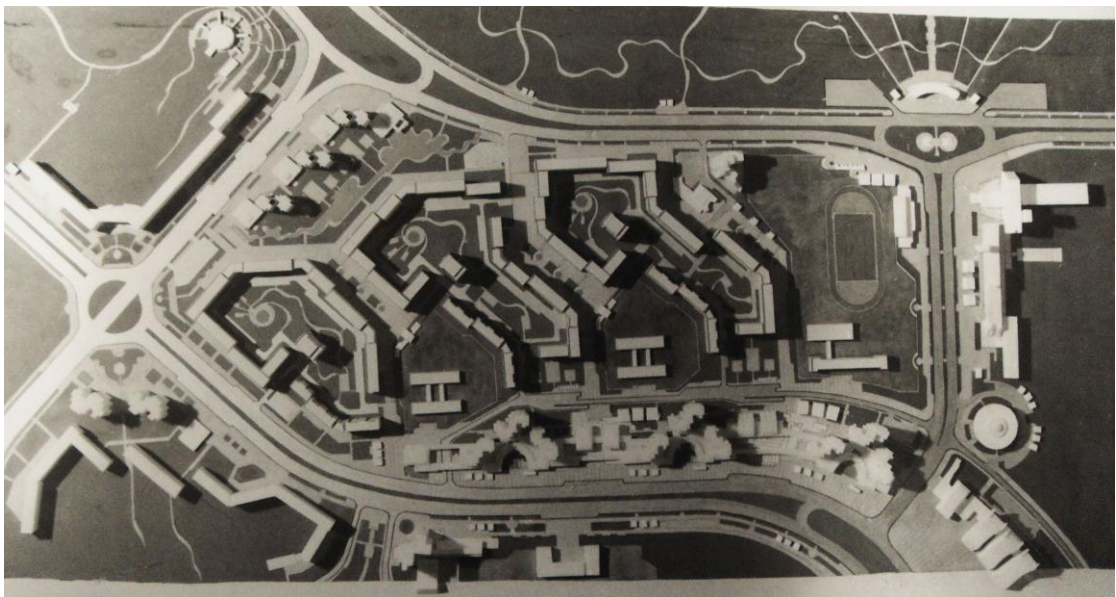
გათვლილი 35-40 ათას მაცხოვრებელზე. აქაც ანალოგიური სიტუაცია მოხდა, რაიონი აშენდა არსებული პროექტის დარღვევით, რამაც ეს რაიონი დაამსგავსა სხვა დაუსრულებელ თბილისის რაიონებს.



ილუსტრაცია 47. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ვაზისუბანი“, გეგმა.

საცხოვრებელი რაიონი „ვარკეთილი“ დაყოფილია ოთხ ძირითად მიკრორაიონად და თითოეული მათგანი გათვლილია 30-40 ათას მაცხოვრებელზე. რაც ეხება ამ საცხოვრებელ რაიონს, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ განხორციელებულია პროექტის მიხედვით, მაგრამ ამავე დროს პროექტში არსებული ბევრი წინადადებების უარყოფით. ამის შედეგად რაიონს მოაკლდა სარეკრიაციო ზონები, სპორტულ-გამაჯანსაღებელი კომპლექსები. საცხოვრებელი სახლების ჯგუფები აქ ქმნიან შეკრულ მყუდრო ეზოებს, რომლებიც უკავშირდება ერთმანეთს, როგორც შიდა სამანქანო ქუჩების ქსელით ასევე უამრავი საქვეითო მოძრაობის ქუჩებით. შიდა ეზოები ზოგ საცხოვრებლებს შორის არსებული რელიეფის მიხედვით დაყოფილია ტერასებად. აქვე აღსანიშნავია „ვარკეთილი III“-ის დეტალური დაგეგმარების პროექტი, ავტორები: გ.შავდია, მ.ბოლქვაძე, შ.ჯანგველაძე,

ო.ჯაფარიძე. „ვარკეთილი III“-ის განაშენიანება განლაგებულია ქუჩების პერიმეტრზე და თავისი კომპოზიციით ქმნიან შიდა ეზოებს, მათ შორის სარეკრიაციო ზონებში განთავსდა საბავშვო ბაღები, ცალკე ტერიტორიას იკავებს სკოლა და სტადიონი. საზოგადოებრივი ცენტრი და საყოფაცხოვრებო მომსახურების ობიექტები განლაგდნენ საცხოვრებელ სახლებთან ერთობლივ კომპლექსში მიკრორაიონის მთავარი მაგისტრალის გასწვრივ. განაშენიანება ძირითადად 9-16 სართულიანია.



ილუსტრაცია 48. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ვარკეთილი III“-ის დეტალური დაგეგმარების გეგმა.



ილუსტრაცია 49. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ვარკეთილი II“. გეგმა.



ილუსტრაცია 50. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ვარკეთილი III“, გეგმა.

„ფონიჭალა“ - სამრეწველო საცხოვრებელი რაიონი განლაგებულია თბილისის სამხრეთ-აღმოსავლეთით, ერევანზე მიმავალი რკინიგზის და მდინარე მტკვარს შორის. რაიონის საპროექტო ფართი შეადგენს 800 ჰა.. ამ საცხოვრებელი რაიონის გაჩენა სამრეწველო - სასაწყობე ზონის განვითარებამ განაპირობა. რაიონი „ფონიჭალა“ იზოლირებულია თბილისისგან და დაკავშირებულია მასთან მხოლოდ მარნეულისა და რუსთავის გზატკეცილით და რკინიგზის ტოტით. ტერიტორია ტერასულად მაღლდება თელეთის მთის ფერდობზე. პროექტში (არქიტექტორები: მ.გოგიშვილი, ი.კოჩინევა, კ.ტალიაშვილი) გათვალისწინებულია სამრეწველო ზონის კეთილმოწყობა, საზოგადოებრივი ცენტრის შექმნა გამწვანების სანიტარული ზოლით, რომელიც რაიონულ პარკს უერთდება.



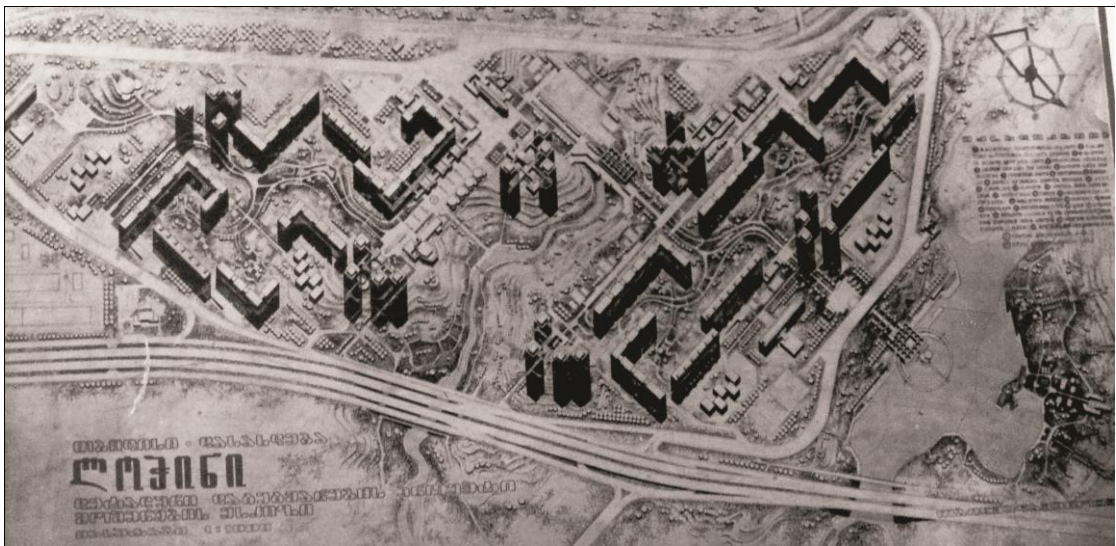
ილუსტრაცია 51. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ფონიჭალა“, მაკეტი.

პროექტის მიხედვით საცხოვრებელი ზონა სამ ნაკვეთზეა განთავსებული: სოფელ სოღანლულის ადგილას, რუსთავის გზატკეცილსა და რკინიგზის შორის და ზედა მოედანზე, სადგურ სონღალულის მიდამოებში. სამივე ნაკვეთს აერთიანებს მოედნებისა და ბაღების ჯგუფი, რომელიც რაიონულ პარკს ერწყმის. ამ გეგმარებით ღერძზე „აკინძულია“ რაიონული ცენტრი და ადგილობრივი საცხოვრებელი ჯგუფების ცენტრები. პირველადი

საცხოვრებელი ერთეული იქმნება 9 სართულიანი სახლების ჯგუფით, ჩაკეტილი სივრცის გარშემო ქმნიან თავისებურ შიდა ეზოებს. ეზოები ქეთილმოწყობილია და განთავისუფლებულია ტრანსპორტისაგან. მთავარი ქუჩის მხრიდან წარმოიქმნება საცხოვრებელი კომპლექსი, სამსაფეხუროვანი მომსახურებით. მომსახურების პირველი საფეხური განთავსებულია სახლების პირველ (ყოველდღიური) სართულზე, მეორე (პერიოდული) - მთავარი ქუჩის ორივე მხარეს, მესამე (ეპიზოდური) - კომპლექსის ცენტრში. საზოგადოებრივი ცენტრი დაგეგმარებულია რუსთავის გზატკეცილის და მთავარი ქუჩის გზაჯვარედინზე. რაიონის განაშენიანებისთვის გამოყენებულია ბლოკ-სექციებისგან შემდგარი სახლთა სერია, რომელსაც ავტორთა თვალსაზრისით, უნდა მოეცა მთის რელიეფზე ნებისმიერი კონფიგურაციის შენობების აგების შესაძლებლობა. პროექტი გათვლილია 18600 მაცხოვრებელზე საცხოვრებელი ფონდით - 513200 კვ.მ. და სიმჭიდროვით 2500 კვ.მ. ჰექტარზე. ამჟამად განხორციელებულია პროექტით შემოთავაზებული წინადადებების ზოგიერთი ნაწილი (ძირითადათ აშენდა საცხოვრებელი მრავალსართულიანი კორპუსები). მთლიანობაში საცხოვრებელი რაიონი მოწყვეტილია, როგორც ქალაქის ცენტრს ასევე მის ტერიტორიას და გამოიყურება უღიმღამოდ, ეს ფაქტი განსაკუთრებით მწვავედ გამოვლინდა „ზემო ფონიჭალის“ მაგალითში, რომელიც მარნეულის გზატკეცილთან მდებარეობს.

საცხოვრებელი რაიონი „ლოჭინი“ (არქიტექტორები: ო.არველაძე, გ.შავდია) დასაგეგმარებელი ტერიტორია 110 ჰექტარი მდებარეობს თბილისის აღმოსავლეთ ნაწილში მდინარე ლოჭინის ხევისა, კახეთის გზატკეცილსა და რკინიგზის ხაზს შორის. ამჟამად ტერიტორიის დასავლეთი ნაწილი (16ჰექტარი) დაკავებულია სამრეწველო საწარმოებით, დანარჩენი ნაწილი კი თავისუფალია განაშენიანებისაგან. მიუხედავად იმისა, რომ ეს პროექტი არ იყო განხორციელებული, ის იმსახურებს ყურადღებას თავისი გეგმარებით-კომპოზიციურ გადაწყვეტით. დასახლება გადაწყვეტილია ორ საცხოვრებელ კომპლექსად. დასახლების

საზოგადოებრივ-სავაჭრო ცენტრი და სპორტ-კომპლექსი განთავსებულია მის შუა ნაწილში, საბავშვო დაწესებულებები და სკოლები გატანილია კომპლექსების განაპირა მხარეებზე. დასახლების მთელ ორგანიზმში გამავალი ფეხმავალთა გზა (ბულვარი) წარმოადგენს გაერთიანებულ დერძს, რომელიც როგორც ფუნქციურად, ისე კომპოზიციურად აერთიანებს დაგეგმარების ძირითად ელემენტებს (საბავშვო დაწესებულებები, სკოლები, მომსახურე დაწესებულებები და სხვა).



ილუსტრაცია 52. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ლოჰინი“-ს დეტალური დაგეგმარების გეგმა.

მოსახლეობის კულტურულ-საყოფაცხოვრებო მომსახურების დაწესებულებანი ქმნიან მომსახურების ერთ მთლიან სისტემას-ხაზოვან ცენტრს, რომელშიც გაერთიანებული არიან რაიონული და მიკრორაიონული მნიშვნელობის ობიექტები. ტერიტორია დაპროექტებულია 9 და 16-18-სართულიანი საცხოვრებელი სახლებით. კომპლექსების შიდა გამწვანებული სივრცეები იქცევა წყნარი დასვენების ზონებად, სპორტული მოედნები გატანილია კომპლექსის განაპირა ნაწილში. ავტოსადგომები და მიწისქვეშა ავტოფარეხები განთავსებულია საცხოვრებელი სახლების ჯგუფებსა და რაიონულ მაგისტრალს შორის. ტერიტორიის აღმოსავლეთ ნაწილში გათვალისწინებულია შეიქმნას საქალაქო მნიშვნელობის დასვენების ზონა.



ილუსტრაცია 53. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ლოჭინი“-ს მაკეტი.

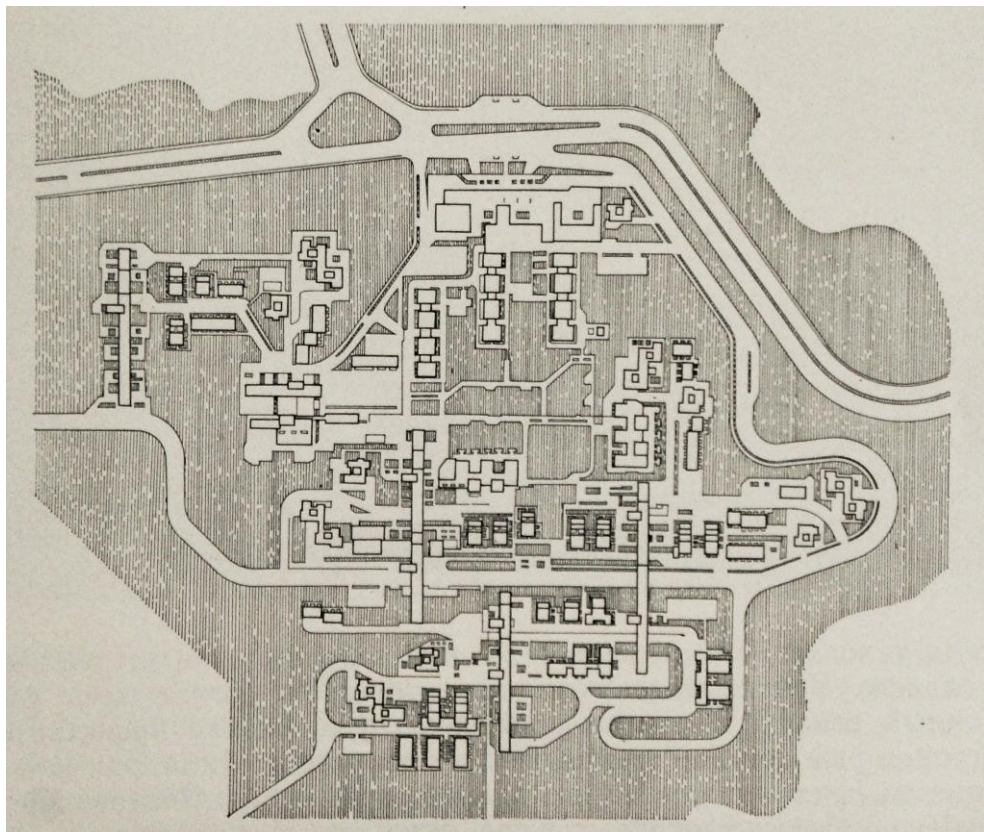
ამავე პერიოდში, თბილისის გენერალური გეგმა ითვალისწინებდა რაიონი „ავშნიანის“ განვითარებასაც, რომელიც შემდგომში არ განხორციელდა. 80-იანი წლების თბილისს ასევე შეემატა საცხოვრებელი რაიონები „კრწანისი“ და „ ავჭალა“, რომლებიც თავისი დაგეგმარების პრინციპებით განსაკუთრებულობით არ გამოირჩევიან.

2.4. საცხოვრებელი კომპლექსების დაპროექტება თბილისის რთულ რელიეფზე

საქართველოს ქალაქებისთვის, რობლებიც განლაგებულნი არიან, როგორც წესი, რთულ რელიეფზე, უდიდესი მნიშვნელობა აქვს საცხოვრებელი რაიონების ციკაბო ფერდობებზე გაშენების მცდელობას. ერთ-ერთი პირველი, ფრიად საინტერესო ექსპერიმენტი იყო - თბილისში ნუცუბიძის ქუჩის ფერდობის განაშენიანება (არქიტექტორები:

ო.კალანდარიშვილი, გ.ფოცხიშვილი). მათ გამოიყენეს ორიგინალური გადაწყვეტა, განათავსეს 9 და 16 სართულიანი ტიპური მსხვილბლოკიანი და მსხვილპანელოვანი სახლები სექციების მინიმალური რაოდენობით რთულ რელიეფზე და დააკავშირეს ისინი სერპანტინური საავტომობილო გზით. მთავარი საქვეითო გადაადგილება შვეულად და თარაზულად ხორციელდება ლიფტების მძლავრი ჯგუფებით და გადახურული გადასასვლელებით სხვა და სხვა დონეებზე, რომლებიც სპეციალურ სახლ-გამანაწილებლებშია დაპროექტებული.

ამავე პერიოდში დაპროექტდა ბაგების საცხოვრებელი კომპლექსი 8,5 ათას მცხოვრებზე (პროექტის ავტორები არქ.: ბ.მამინაიშვილი, ინჟ. ლ.წულაძე, პ.ძიმიგური, თ.ზედელაშვილი, ნ.კიკაჩიშვილი, ნ.კომამძე). პროექტი ფაქტიურად წარმოადგენს მიკრორაიონის სტრუქტურას საცხოვრებელი სახლების ჯგუფით.



ილუსტრაცია 54. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „ბაგები“. გეგმა.

კომპლექსის ტერიტორიაზე განლაგებულია: ზოგად საგანმანათლებლო სკოლა, საბავშვო ბაგა-ბალები და პირველადი მომსახურების ობიექტები.

განაშენიანება განთავსებულია სამ ბუნებრივ ტერასაზე, შერეული სართულიანობის საცხოვრებელი სახლები: 16 სართულიანი წერტილოვანი, კასკადური მრავალსართულიანი კომუნიკაციური და 4 – 5 სართულიანი ტერასული ცვალებადი სართულიანობის საცხოვრებელი სახლები. აღსანიშნავია ის, რომ რთული რელიეფის ასათვისებლად დამუშავებულია სპეციალური მრავალსართულიანი კომუნიკაციური საცხოვრებელი სახლი, რომელიც გამოყენებულია რამდენიმე ადგილზე და განლაგებულია ჰორიზონტალების პერპენდიკულარულად. სახლის სტრუქტურაში გათვალისწინებულია ჯგუფური ლიფტები, გახსნილი სართულები და გადასასვლელები ყოველი ოთხი სართულის შემდეგ. გახსნილი გადასასვლელები უზრუნველყოფენ ფეხით მოსიარულეთა მოხერხებულ კავშირს საცხოვრებელი კომპლექსის სიღრმეში და ასრულებენ „გადასასვლელი ქუჩების“ ფუნქციებს მათზე განლაგებული პირველადი მომსახურების ბლოკებით. ვერტიკალური ლიფტების ჯგუფები ითვალისწინებს არა მარტო ამ სახლის, არამედ მიმდებარე საცხოვრებელი ჯგუფების მცხოვრებთა მომსახურებასაც.

რთული რელიეფის ათვისების ერთ-ერთი საინტერესო მაგალითია ასევე თბილისის მუხიანის ჩრდილო-დასავლეთი რაიონის საცხოვრებელი კომპლექსის პროექტი 3000 მცხოვრებზე, დამუშავებული „თბილქალაქპროექტში“ (პროექტის ავტორები - არქიტექტორები მ.გოგიშვილი, ნ.დოჭვირი, ა.ხეჩუაშვილი).

30 პროცენტის დახრილობის რელიეფზე დაგეგმარებულია განაშენიანება ბლოკური და პანელური, 5, 9 და 14 სართულიანი საცხოვრებელი სახლები. საცხოვრებელი ტერიტორიის ხასიათიდან გამომდინარე (50 – 60 მეტრის სიმაღლეთა სხვაობით) კომპლექსის განაშენიანება წარმოდგენილია ორ ჯგუფად, რომლებიც განთავსებულია ზედა და ქვედა პლატოზე. მათ შორის ფერდობი გაუშენებლად ჩნდება და გათვალისწინებულია მისი გამწვანება.



ილუსტრაცია 55. თბილისი, საცხოვრებელი რაიონი „მუხიანი“. მაკეტი.

არქიტექტურულ-დაგეგმარებითი სტრუქტურა გადაწყვეტილია საცხოვრებელი კორპუსების დაჯგუფების პრინციპით, საკმაოდ იზოლირებული ეზოს ორგანიზაციით რათა შეიქმნას მოსახლეობისათვის ყოველდღიური დასვენების გარემო. საცხოვრებელი კომპლექსის ორივე ჯგუფს შორის კავშირი განხორციელდება, როგორც შემოსასვლელი საავტომობილო გზით, ისე ცენტრალურ ღერძზე განთავსებული მექანიკური ტრანსპორტით.

ამ სისტემის გარდა დაგეგმარებულია მისასვლელები ცალკეულ საცხოვრებელ სახლებთან და აგრეთვე მომსახურე დაწესებულებებთან, რომლებიც ძირითადად განლაგებულია მექანიკურ ტრანსპორტთან ახლო მდებარე 9-სართულიანი სახლების ქვედა სართულებში. სკოლის, საბავშვო ბაღების, განვითარებული სპორტული მოედნების განთავსებისას დამპროექტებლებმა გაითვალისწინეს მიმდებარე საცხოვრებელი რაიონის დაგეგმარების გადაწყვეტა და მშენებლობის მასშტაბი.

ავტორთა ჯგუფის წინაშე იდგა რთული ამოცანა: საცხოვრებელი სახლების ტიპების მცირე რიცხვით დაკმაყოფილებულიყო ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი არქიტექტურულ-გეგმარებითი პირობა და მიღწეულიყო განაშენიანებაში საკმაოდ მაღალი სიმჭიდროვე - 7000 კვ.მ. საერთო საცხოვრებელი ფართი კომპლექსის ტერიტორიაზე. ამჟამად ამ საცხოვრებელი რაიონის პროექტი არ განხორციელდა. „მიხიანის“ და „ბაგების“ საცხოვრებელი რაიონების პროექტები წარმოადგენენ თბილისის რთულ რელიეფზე დაგეგმარების ერთერთ დადებით ვარიანტებს. ამ პროექტების თანამედროვე ინტერპრეტაციის შედეგად შესაძლებელი გახდება მათი პრაქტიკული გამოყენება ქალაქის ტერიტორიის რთული რელიეფის ათვისების დროს მომავალში.

2.5. მიკრორაიონების მშენებლობა - XXI საუკუნის დასაწყისი

(რუსეთის მაგალითზე)

ამჟამად მსხვილი საცხოვრებელი რაიონების და მიკრორაიონების საინტერესო მაგალითების მშენებლობა მიმდინარეობს ყოფილ საბჭოთა კავშირის ქვეყანაში - რუსეთში. ქვემოთ მოყვანილი ყველა საცხოვრებელი რაიონის მაგალითები აწყობილია მომსახურების საფეხურეობრივ სისტემაზე, მხოლოდ უკვე თანამედროვე სოციალური და ეკონომიკური მოთხოვნების გათვალისწინებით.

ქალაქ ტომსკის საცხოვრებელი რაიონი „პოდსოლნუხი“-ს განაშენიანება წარმოდგენილია 17 სართულიანი მონოლითური და 15 – 10 სართულიანი მსხვილ-პანელოვანი ნაგებობებით. არქიტექტურული იერსახის და განაშენიანების სილუეტის მრავალფეროვნებისთვის, გათვალისწინებულია ტიპიური სახლების მოდერნიზირება მანსარდული ტიპის სართულებით. რაიონის ტერიტორიაზე განთავსდება სამი საბავშვო ბაგა-ბაღი. ასევე გათვალისწინებულია ორი მრავალდონიანი ავტოსადგომების და მრავალფუნქციური საზოგადოებრივი კომპლექსის მშენებლობა. საცხოვრებელი რაიონის ცენტრალურ ნაწილში

დაპროექტებულია 17 სართულიანი წერტილოვანი შენობა, მის პირველ სართულზე განლაგდება საზოგადოებრივი-სავაჭრო დანიშნულების ობიექტები, ცოკოლის სართულში ავტოსადგომი 140 ადგილზე.



ილუსტრაცია 56. ქ. თომსკი. მიკრორაიონი „პოდსოლნუხი“.

ქალაქის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების გათვალისწინებით დაგეგმილია ძველი ქუჩების რეკონსტრუქცია და ახალი გზების განთავსება. რაიონს შემოუვლის ასევე 6 რიგიანი საერთო საქალაქო დანიშნულების სატრანსპორტო მაგისტრალი.

პროექტით გათვალისწინებულია ეზოების სივრცეების კეთილმოწყობა და გამწვანება. საცხოვრებელი რაიონის ტერიტორია, საჭირო მოედნების თავისუფლად განლაგების საშუალებას იძლევა, მათ შორის: საბავშვო სათამაშო, სპორტული, დასვენების, სამეურნეო და ა.შ.. საცხოვრებელ სახლებთან და მომსახურების ობიექტებთან გათვალისწინებულია ღია ავტოსადგომები, ავტომანქანების დროებით



ილუსტრაცია 57. ქ. ნოვოსიბირსკი. მიკრორაიონი „აკატუსკი“.



ილუსტრაცია 58. ქ. ნოვოსიბირსკი. მიკრორაიონი „აკატუსკი“, ფრაგმენტი.

გაჩერებისთვის. კეთილმოწყობის შემადგენლობაში გათვალისწინებულია 1,5 მ. სიგანის საველოსიპედო ბილიკების მოწყობა, რომლებიც საავტომობილო გზებისგან და ტროტუარებისგან არანაკლებ 6 მეტრის გაზონებითაა გამოყოფილი. განაშენიანების დაპროექტებისას ასევე გათვალისწინებულია საზოგადოებრივ-საყოფაცხოვრებო მომსახურების ობიექტების განთავსება, როგორცაა: მაღაზიები, კაფეები, აფთიაქები, კლუბები და სხვა.

2008 წელს ქალაქ ნოვოსიბირსკში სამშენებლო კორპორაცია „სიტეჟ“-მა დაიწყო ახალი საცხოვრებელი რაონის „აკატუსკი“-ს მშენებლობა. პროექტის კონცეფციის ფორმირებისას, აქცენტი გაკეთდა სოციალურ მიმართულებებზე. მომხმარებლის მოთხოვნიდან გამომდინარე, საცხოვრებელი სახლები შენდება მაქსიმალურად კომფორტული, ფართით და ფასით ეკონომიური. ამავე დროს ბინები ბარდება სრული მოპირკეთებით, დასრულებული იერსახით. „აკატუსკი“ მდებარეობს ქალაქის ეკოლოგიურად სუფთა ზონაში, კიროვის მოედნიდან 500 მეტრში. პროექტით გათვალისწინებულია 9-16 სართულიანი 22 საცხოვრებელი სახლების მშენებლობა, ასევე სოციალური და საინჟინრო დანიშნულების ობიექტები: ქალაქის ახალი საინჟინრო ქსელები, სპორტული და საჯარო-საგანმანათლებლო სკოლები, ოთხი საბავშვო ბაღი, საყოფაცხოვრებო მომსახურების დაწესებულებები, ნახევრედ მიწისქვეშა ავტოსადგომები და ავტოფარეხების კომპლექსები, მაღაზიები, კაფეები, სპორტულ-განმაჯანსაღებელი კომპლექსები. საცხოვრებელი სახლების მიმდებარე ტერიტორიების კეთილმოწყობა და გამწვანება ითვალისწინებს: საბავშვო-სათამაშო მოედნების, წყნარი დასვენების ადგილებს, სპორტულ და სამეურნეო ფართების, ეზოების ტერიტორიების გამწვანებას; ავტოსადგომების, ტროტუარების, გაზონების, საყვავილეების, შენობათა შორის ასფალტირებული გზების მოწყობას. საცხოვრებელი რაიონის მშენებლობისას გამოყენებული იყო უახლესი მაღალტექნოლოგიური, ეკოლოგიურად სუფთა თბო და ხმის იზოლაციის მქონე მასალები.

შენობების სეისმოლოგიურ მდგრადობას უზრუნველყოფს რკინაბეტონის მონოლითური ჩონჩხი. შენობების გარე კედლები 54 სანტიმეტრია და სამი ფენისგან შედგება. თბოიზოლაციის მიზნით გარე კედლები გაკეთებულია მონოლითური ქაფბეტონისაგან, რომელიც კერამიკული ორფერიანი მოსაპირკეთებელი აგურის ყალიბებშია ჩასხმული, შიგნიდან კედლები ნესტგამძლე თაბაშირ-მუყაოთ არის მოპირკეთებული. ასეთი ტიპის სახლი კომფორტულია წლის ნებისმიერ დროს: გრილია ზაფხულში და თბილია ზამთარში.



ილუსტრაცია 59. ქ. ობნინსკი. მიკრორაიონი „ზაოვრაჟიე“, გეგმა.

ჭარბი სართულიანობის გამოყენება, მასიური 9-სართულიანი საცხოვრებელი განაშენიანების და 1-3-სართულიანი საზოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტების ფონზე, ზრდის მთელი განაშენიანების მხატვრულ-ესთეტიკურ დონეს. განსაკუთრებული ყურადღება ენიჭება კომფორტულ ვიზუალურ გარემოს. აქ თავისუფალი სასეირნო ზონები ერწყმიან სიმწვანეში ჩაფლულ მყუდრო ეზოებს. რაიონს ასევე გააჩნია საკუთარი 20 მეტრის სიგანის სასეირნო არყის ხის ხეივანი.

კალუგის ოლქი, ქალაქი ობნინსკი, საცხოვრებელი რაიონი „ზაოვრაჟიე“ (რეალიზაციის ვადა 2002 - 2010 წ.). რაიონის საერთო ფართი შეადგენს 121,34 ჰა. საცხოვრებელი რაიონის ტერიტორია დაყოფილია სამ

მიკრორაიონად მაღლივი განაშენიანებით და დაბალსართულიანი რვა კვარტლით. რაიონის გენერალურ გეგმაზე გამოყოფილია საზოგადოებრივი ცენტრის და კომუნალური ზონის ტერიტორია. მრავალსართულიან საცხოვრებელ ზონაში განთავსდა 3-9-სართულიანი სახლები, აქვე აშენებულია სკოლა 825 მოსწავლეზე და საბავშვო ბაღი 200 ბავშვზე. დაბალსართულიანი კვარტლები გაშენებულია 1-3-სართულიანი სახლებით. საცხოვრებელი ზონის საზღვრებში განლაგდება სახანძრო დეპო და ავტოსადგომი 800 ადგილზე. საზოგადოებრივი ცენტრის ზონა შედგება 4 კვარტლისგან, სადაც განლაგდა რაიონული პოლიკლინიკა, სპორტულ-განმაჯანსაღებელი კომპლექსი, სავაჭრო ცენტრი, საყოფაცხოვრებო მომსახურების ობიექტები.



ილუსტრაცია 60. ქ. ჩეხოვსარი. საცხოვრებელი რაიონი „ახალი ქალაქი“, გეგმა.

ქალაქი ჩეხოვსარი, საცხოვრებელი რაიონი „ახალი ქალაქი“. საცხოვრებელი რაიონი „ახალი ქალაქი“ მდებარეობს მდინარე „ვოლგას“ სამხრეთ ნაპირზე. „ახალი ქალაქი“ 44 ათასი მცხოვრებით, ეს არის მუნიციპალური ახალი წარმონაქმნი, რომელიც დააკავშირებს ქალაქ

ჩებოქსარს ქალაქ ნოვოჩებოქსარსკს. საცხოვრებელი რაიონის ტერიტორია შეადგენს 221ჰა. საცხოვრებელ რაიონში დაპროექტებულია ორი მთავარი გზა: ოთხმწკრივიანი რადიალური რეგულირებადი მოძრაობის და ორმწკრივიანი გამანაწილებელი მაგისტრალური საერთო საქალაქო მნიშვნელობის ქუჩა, რომელიც „ახალი ქალაქი“-ს აღმოსავლეთიდან დასავლეთამდე მთელ გაყოლებაზე მყოფ ავტომაგისტრალის „ვიატკა“-ს პარალელურადაა გაყვანილი. ასევე დაპროექტებულია რაიონული მნიშვნელობის ორმწკრივიანი მაგისტრალური ქუჩა, რომელიც გადაკვეთს მთელ რაიონს ჩრდილოეთის მხრიდან და გაიმეორებს ზედა სანაპირო ზოლის კონტურს.



ილუსტრაცია 61. ქ. ჩებოქსარი. საცხოვრებელი რაიონი „ახალი ქალაქი“, მაკეტი.

მეორეხარისხოვანი გზების და ქუჩების ქსელი დაპროექტებულია საცხოვრებელ განაშენიანების ფარგლებში. საცხოვრებელი კვარტლების ქუჩები გამოყოფილია საცხოვრებელი რაიონის მთავარი მაგისტრალისგან და უზრუნველყოფენ მოძრაობას მხოლოდ კვარტლის შიგნით. პროექტით გათვალისწინებულია საქვეითო გზები 4.2 კმ. საერთო სიგრძის, რომლებიც გადაკვეთენ პრაქტიკულად მთელ საცხოვრებელ რაიონს დასავლეთიდან აღმოსავლეთით და სამხრეთიდან ჩრდილოეთით. ჩრდილოეთით მიმავალი

საქვეითო ზონა არის მდინარე ვოლგასთან ჩასასვლელი ცენტრალური გზა, რომელიც გადაწყვეტილია კასკადურად განლაგებული კიბეებით და საცქერი მოედნებით და სრულდება საქვეითო ბულვარით მდინარე ვოლგას გასწვრივ. მთელი ბულვარის გაყოლებაზე განთავსებულია გართობის ცენტრები, სანაოსნო კლუბები, კაფე-ბარები. რაიონის ჩრდილოეთის და სამხრეთის ნაწილების დასაკავშირებლად შექმნილია მრავალფუნქციური საქმიანი ცენტრი, რომელიც გეგმაში წარმოადგენს „გემის“ ფორმას. „გემის“ მთავარ ღერძს წარმოადგენს საქვეითო ზონა, რომელიც საქმიანი ცენტრის ყველა ზონას აერთიანებს. სამხრეთიდან ჩრდილოეთით ქუჩები კვარტლებითაა შემოფარგლული, საქვეითო ზონის ქვევით ავტოსადგომები განთავსდებიან. საქმიანი ცენტრის ცენტრალური ნაწილი კიბეების კასკადს წარმოადგენს. ცენტრის ღერძის სიგრძე შეადგენს 2,5 კმ.. საცხოვრებელ რაიონში ასევე მთავარი როლი უკავია თარაზულ ღერძს, რომელიც განლაგებულია დასავლეთ - აღმოსავლეთით. ეს არის საქვეითო მოძრაობის 30 მეტრის სიგანის ბულვარი, რომელიც ყველა საცხოვრებელ კვარტალს, რაიონის სავაჭრო და საქმიან ცენტრებს უკავშირებს. „ახალი ქალაქი“-ს მთელი საცხოვრებელი ფონდი იყოფა შემდეგ კლასებად:

- კლასი „ა“ - სოციალური საცხოვრებელი
- კლასი „ბ“ - მაღალკომფორტული კომერციული საცხოვრებელი
- კლასი „გ“ - უმაღლესი კომფორტულობის კომერციული (თაუნჰაუსი, კოტეჯი)

საცხოვრებელი რაიონი „ახალი ქალაქი“ იყოფა 13 მიკრორაიონად. „ახალი ქალაქი“-ს რაიონის გეგმარება და ქალაქთმშენებლობითი გადაწყვეტა წარმოადგენს ერთ-ერთ საინტერსო მაგალითს ქალაქის განაშენიანების და მისი უნფრასტრუქტურის ჩართვის მყუდრო კავშირში მდინარესთან.

ქალაქი ულიანოვსკი, ზასვიაჟსკის რაიონი, მიკრორაიონი „ზაპად-1“, კომპლექსური საცხოვრებელი განაშენიანების საინვესტიციო პროექტი.

მშენებარე მიკრორაიონი „ზაპად-1“ მდებარეობს ქალაქის დასავლეთ განაპირას. მიკრორაიონის მშენებლობისას გათვალისწინებულია საკუთარი

ინფრასტრუქტურის შექმნა: საზოგადოებრივი დაწესებულებები, სავაჭრო ობიექტები, სპორტულ-განმაჯანსაღებელი კომპლექსები, კულტურულ-გასართობი ცენტრები, მიკრორაიონის შიდა საგზაო სტრუქტურა. მოსახლეობის სიმჭიდროვე შეადგენს 1-2 ადამიანი ჰექტარზე. არსებული რაიონი ითვალისწინებს მრავალსართულიან საცხოვრებელ განაშენიანებას, ქალაქის დასავლეთით განვითარებას.



ილუსტრაცია 62. ქ. ულიანოვსკი. მიკრორაიონი „ზაპად-1“, მაკეტი.

რაიონი ესაზღვრება ქალაქ ულიანოვსკის მოქმედ აეროპორტს და ავტოდრომს, რაც განაპირობებს რაიონის მრავალფუნქციურ და რთულ სტრუქტურას. ცენტრალური გეგმარებითი ღერძი ყოფს რაიონს ორ ნაწილად: სამხრეთით - საცხოვრებელ ზონაზე და ჩრდილოეთით - პოლიფუნქციურ ზონაზე, სადაც ავტოდრომის სანიტარულ-დამცავ ზონაში განთავსებულია საინჟინრო და სოციალური ინფრასტრუქტურის ობიექტები, მწვანე დამცავი ზონები. 80 ათასი კვ.მ. ფართის საქალაქო მნიშვნელობის სავაჭრო კომპლექსი განთავსებულია „სიზრან - ცივილსკის“ ტრასის გვერდზე. საცხოვრებელი მიკრორაიონი ფორმირდება 3-5-10-17-სართულიანი სახლებით. გეგმარებითი გადაწყვეტა უზრუნველყოფს სასკოლო და სკოლამდელი დაწესებულებების კომპაქტურ განთავსებას,

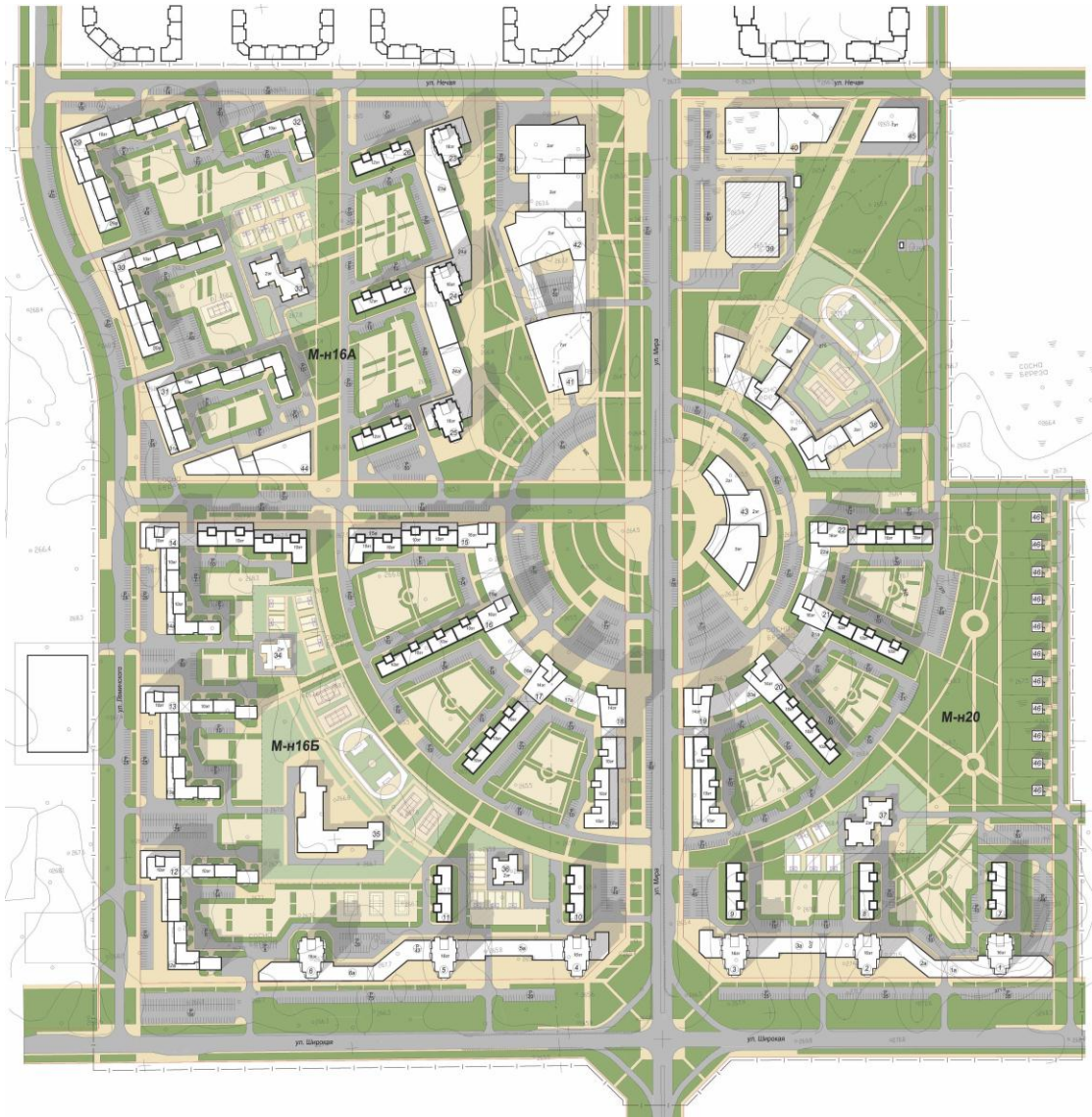
მაღაზიების და სოციალურ-კომუნალური სფეროს ობიექტების საფეხმავლო მანძილით დაშორებას.

მიკრორაიონის ცენტრალურ ღერძს წარმოადგენს საქვეითო ზონა, რომელიც „ვის-მოს“ პარკს და სპორტულ გასართობ კომპლექსს აკავშირებს. საინჟინრო უზრუნველყოფის ობიექტები განლაგებულია ავტოდრომის მწვანე დამცავ ზონებში ჩრდილოეთ და ჩრდილო-დასავლეთ ტერიტორიის ნაწილში.

უნდა ავლნიშნოთ რომ, წარმოდგენილი ხუთივე მაგალითი განსხვავდება ერთმანეთისგან თავის გეგმარებით-კომპოზიციური გადაწყვეტით. მიუხედავად ამისა ყველა ეს რაიონი გათვლილია თანამედროვე დაგეგმარების მოთხოვნებზე, სათანოდ უზრუნველყოფილია საჭირო ინფრასტრუქტურით, კარგათ არის განსაზღვრული საზოგადოებრივი და სავაჭრო ცენტრების ჩართვა საცხოვრებელი რაიონების საერთო კომპოზიციაში, შექმნილია მოხერხებული და კომფორტული თანამედროვე საზოგადოების გარემო. ასევე დიდი ყურადღება ექცევა დასვენების და სარეკრიაციო ზონებს, გადაწყვეტილია ავტოსადგომების პრობლემაც. ეს რაიონები წარმოადგენენ ქალაქის ტერიტორიის ქალაქთმშენებლობითი დაგეგმარების პრაქტიკულ და რაციონალურ თანამედროვე მაგალითებს.



ილუსტრაცია 63. ქ. სნეჟინსკი. ახალი მიკრორაიონი. პერსპექტიული ხედი.



ილუსტრაცია 64. ქ. სნეჟინსკი. ახალი მიკრორაიონი. დეტალური დაგეგმარების გეგმა.



ილუსტრაცია 65. სოფელი „დუბოვოე“, მიკრორაიონი „ცენტრალნი“, პერსპექტიული ხედი.

2.6. დასკვნები

- თბილისის, საბჭოთა არქიტექტურის, განვითარების გზა, მთელი საბჭოთა არქიტექტურის მთავარ ეტაპებს ემთხვევა და შეიძლება პირობითად დავყოთ პერიოდებად: 1921 – 1933წწ., 1934 – 1954წწ. და 1954წლის შემდგომ. ინდუსტრიალიზაციის წლებში და პირველ ხუთწლეულში, ჩატარდა ქალაქის მოსახლეობის პირველი რიგის მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების სამუშაოები: ქუჩების ქსელის რეკონსტრუქცია, საცხოვრებელი ფონდის გაფართოვება, კომუნალური მეურნეობის კეთილმოწყობა. გადაიდგა პირველი მნიშვნელოვანი ნაბიჯები განსახლების სოციალური ზღვრების წაშლაში, გარეუბნების და ცენტრალური რაიონების კეთილმოწყობის მკვეთრი კონტრასტის ლიკვიდაციაში. დაედო ახალი საფუძველი თბილისის ქალქთმშენებლობითი სტრუქტურის გაუმჯობესებას.

- 1934 – 1954წწ. ჩატარდა მნიშვნელოვანი ქალაქთმშენებლობითი სამუშაოები, რომლებმაც განსაზღვრეს დიდი მნიშვნელობის პრინციპული და სტრუქტურული ცვლილებები. დამუშავდა ქალაქის პირველი გენერალური გეგმა, რომელიც აუმჯობესებდა თბილისის გეგმარებით სტრუქტურას, აწესრიგებდა სატრანსპორტო კავშირებს ქალაქის მსხვილ რაიონებს შორის, ჩამოყალიბდა ახალი მოცულობით - კომპოზიციური წყობა. ეს წლები დამახასიათებელია საცხოვრებელი სახლების და საზოგადოებრივი შენობების ფართო მშენებლობით. ამ პერიოდის ბოლო წლებში, თბილისის არქიტექტურაში გამოვლინდა ტენდენცია - არქიტექტურული შემოქმედების ამოცანებისადმი ცალმხრივი გამფორმებლური მიდგომა.

- 50-იანი წლების შუა პერიოდი - მთელი საბჭოთა არქიტექტურის განვითარების ახალი ეტაპია, რომელიც საერთო მიმართულების ახალ საფეხურზე ავიდა. 1954 წლის შემდგომ პერიოდში, მკვეთრად იცვლება თბილისის მშენებლობის მასშტაბი. გაიზარდა მშენებლობის მოცულობა, ჩატარდა რადიკალური ქალაქთმშენებლობითი გეგმარებითი სტრუქტურის

გაუმჯობესების ღონისძიებები. ჩამოყალიბდა ძირითადი ტენდენცია - ქალაქის თავისუფალი ტერიტორიების ინტენსიური ათვისება. ქალაქის ტერიტორიული განვითარება მიმდინარეობს როგორც განივად, ასევე გრძივად მტკვრის კალაპოტის მიმართულებით.

- მსხვილი საცხოვრებელი რაიონების მშენებლობა მნიშვნელოვანი იყო თბილისელების საცხოვრებელი პირობების გაუმჯობესებისათვის. მაგრამ ამ რაიონების ქალაქთმშენებლობითი, გეგმარებითი და არქიტექტურულ - მხატვრული ხარისხი შესამჩნევად დაბალ დონეზეა. ჯერ არ არსებობდა პრობლემების ფართო სპექტრის კომპლექსური გადაწყვეტა - ეკონომიკური, სოციალური, ფუნქციური, ტექნიკური და მხატვრული. სამშენებლო ტექნიკის დაბალი დონე ზღუდავდა ქალაქგეგმარებით შესაძლებლობებს.

- არ იყო გადაწყვეტილი ქალაქის განაშენიანების სივრცითი ორგანიზაციის პრობლემები, რომელშიც უფრო გამძაფრდნენ მაღლივი შენობების მშენებლობისას. მათი განლაგება წარმოადგენდა შემთხვევით, არაორგანიზებულ ხასიათს, რომელიც უფრო მეტად ვლინდება თბილისის მთაგორიანი რთული რელიეფის სპეციფიკაში.

- 1970 წელს განსაკუთრებულ მნიშვნელობას წარმოადგენს თბილისის განვითარების და რეკონსტრუქციის ახალი გენერალური გეგმის დამტკიცება, რომელიც აგრძელებს ქალაქის გრძივი მიმართულებით განვითარების ტრადიციას და ასევე იღებს განვითარების ახალ გეზს - განივად „თბილისის ზღვის „ მიმართულებით.

- უმთავრეს ფაქტორად ითვლება კომპლექსური განაშენიანების გადაწყვეტა. პროექტებში გამოვლინდა ახალი პროგრესული ტენდენცია - საზოგადოებრივი შენობების არქიტექტურის გადაწყვეტა ქალაქთმშენებლობით იდეასთან შერწყმით.

- 1950 – 1980 -ანი წლების შუა პერიოდის საცხოვრებელი განაშენიანება თანამედროვე ეტაპზე, უამრავი მაცხოვრებლისთვის, და ასევე არქიტექტორთათვის და მშენებლებისთვის, რომლებიც მისი

რეკონსტრუქციის საკითხებით არიან დაკავებულნი, წარმოადგენს სერიოზულ პრობლემას. ამ განაშენიანებამ, რომელიც იმ პერიოდის პროგრესიულ ნაბიჯს წარმოადგენდა თითოეული ოჯახი ინდივიდუალური საცხოვრებლით უზრუნველყო. ყოველ რაიონში გაჩნდა საცხოვრებელი მასივები სოციალურ-საყოფაცხოვრებო მომსახურებით, სკოლებით, საბავშვო ბაღებით, მაღაზიებით. მშენებლობის გლობალურმა მასშტაბებმა და მოსახლეობის საცხოვრებლით სწრაფად დაკმაყოფილების სურვილმა, ინდუსტრიული ბაზის სიმწირემ მიიყვანა ეს საცხოვრებელი რაიონები არასრულყოფამდე და საცხოვრებლების არქიტექტურულ უსახურობამდე. ამასთან ერთად ბევრი, კარგი, რაც იმ დროის პროექტებში იყო ასახული, არ იყო სათანადოთ შეფასებული, ჩაითვალა მეორე ხარისხოვნად და პრაქტიკაზე სრულად რეალიზებული არ იყო. საბურთალოზე, დიღომში, ნავთლულში, ღრმა-ღელეზე, მსხვილი საცხოვრებელი რაიონების მშენებლობამ, თბილისელების საცხოვრებელი პირობები საგრძნობლად გააუმჯობესა. მაგრამ მეორეს მხრივ ჩვენ ვერ ვხედავთ - ეკონომიკური, სოციალური, ფუნქციური, ტექნიკური, ესთეტიური პრობლემების ფართო სპექტრის კომპლექსურ გადაწყვეტას.

- ეს პერიოდი არ შემოიფარგლება მხოლოდ თავისუფალ ტერიტორიებზე მსხვილი საცხოვრებელი მასივების მშენებლობით. ცალკეული საცხოვრებელი სახლების და მათი ჯგუფების დიდი მოცულობები შენდება ქალაქის საცხოვრებელ რაიონებში, ვაკე, საბურთალო, სანაპიროზე, 26 კომისრები (ავლაბარი).

- ბოლო წლებში, სხვა და სხვა რაიონების განაშენიანებისას, თბილისში გაჩნდნენ 9,12,14 და 16 სართულიანი კარკასულ-პანელოვანი სახლები, რომლებმაც საცხოვრებელ რაიონებს მრავალსახეობა შემატეს. ქალაქის ცალკეულ რაიონებში მსხვილბლოკიანი ახალი სერიის სახლები შენდებოდა (არქიტექტორები: შ.ყავლაშვილი, ს. კაციტაძე). საგრძნობლად შეიცვალა ძველი პროექტები, ბინების დაგეგმარების გაუმჯობესების მიმართულებით. ახალი სერია დაფუძნებული იყო ცალკეული სექციების

ბლოკირების პრინციპზე, რაც სახლების რთულ რელიეფზე განთავსების საშუალებას იძლეოდა.

- განხილულ პერიოდში საგრძნობლად გაუმჯობესდა ქალაქის ცალკეული ნაწილებს შორის სატრანსპორტო კავშირები. გრძელდება მტკვრის ორივე მხარეს სანაპიროების მშენებლობა. ამავდროულად შენდება ხიდები, ქალაქის განივი კავშირებისთვის. 1965 წელს შევიდა მწყობრში ორიარუსიანი ბარათაშვილის ხიდი, რომელიც ქალაქის ცენტრს, 26 კომისრების დიდ რაიონს უკავშირებდა (ინჟ. ქარცივაძე, არქ. შ.ყავლაშვილი, ვ.ქურთიშვილი). დასრულდება საბურთალოს და დიდუბის დამაკავშირებელი ხიდის მშენებლობაც.

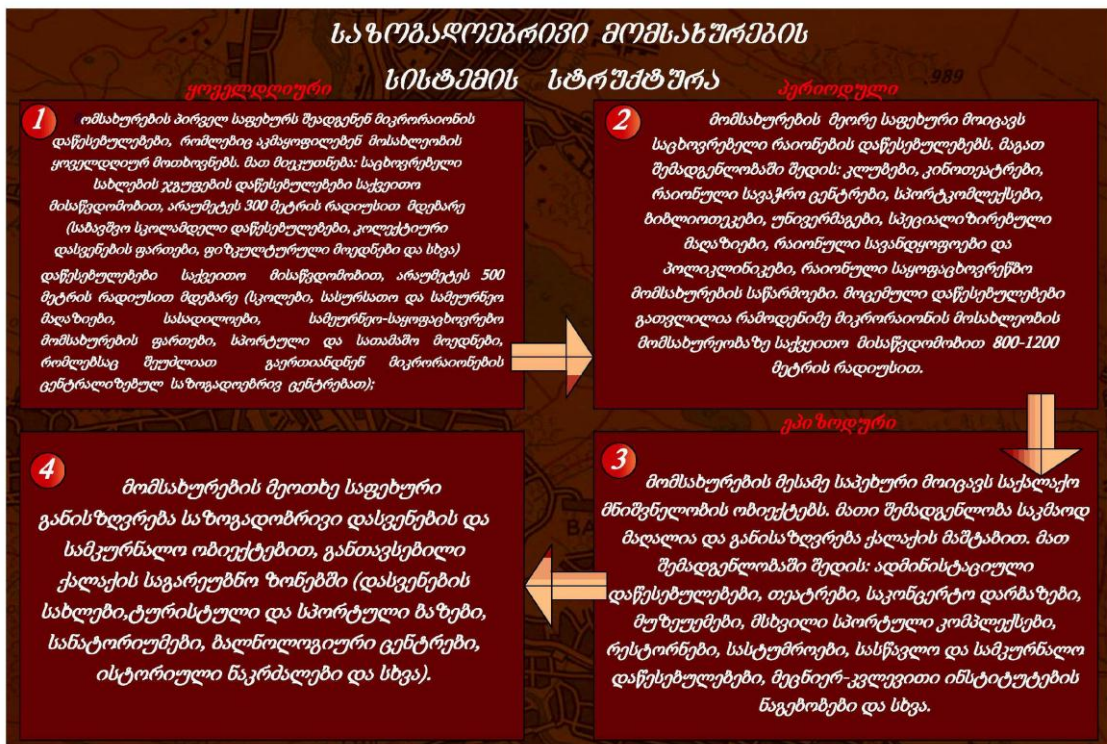
- ბოლო წლების უმთავრესი ღონისძიებებია - ვარაზისხევის და ვაკე-საბურთალოს გზების შექმნა, რომლებმაც უმოკლესი გზით დააკავშირეს ერთმანეთს თბილისის ორი მსხვილი რაიონი, ვაკე და საბურთალო. 1959 წელს მწყობრში ჩადგა მეორე მაგისტრალი, რომელიც ხეობის მეორე ბოლოს, ვაკეს და საბურთალოს აკავშირებდა. თუ ვარაზისხევი, საბურთალოს, ჭავჭავაძის გამზირს უკავშირებდა, მეორე მაგისტრალი, მთის ქედის გაჭრით საბურთალოს ახალ კვარტლებს გამზირის ბოლოს უერთებდა. ზემოთხსენებულ მაგისტრალების შექმნას აქვს დიდი მნიშვნელობა თბილისის მარჯვენა სანაპიროს გეგმარებითი სტრუქტურის გაუმჯობესებაში, ქალაქის რთული, მთის რელიეფის პირობებში, უმოკლესი სატრანსპორტო კავშირების დამყარებაში.

- ამ პერიოდში თბილისში, ისევე როგორც საბჭოთა კავშირის სხვა ქალაქებში, გეგმარებისა და მშენებლობის პრაქტიკაში გამოიყენება სავაჭრო-საყოფაცხოვრებო მომსახურების საფეხურეობრივი სისტემა, რომელიც დამოკიდებულია ქალაქმშენებლობაში მიღებულ სტრუქტურაზე (მიკრორაიონი - საცხოვრებელი რაიონი - ქალაქი), რომელმაც დასბამი მისცა საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი შენობების ტიპიზაციის განვითარებას, მშენებლობაში ინდუსტრიალური მეთოდებით გამოყენებას. ამ მეთოდს იმავე პერიოდში ევროპის ქალაქებიც, მსხვილი საცხოვრებელი

რაიონების დაპროექტების დროს იყენებდნენ. მომსახურების საფეხურებრივი სისტემა სხვა ქვეყნებში ახლაც გამოიყენება თანამედროვე საცხოვრებელი მიკრორაიონების დაპროექტების დროს (რუსეთი, უკრაინა, ბელორუსია, ყაზახეთი) და დღესდღეობითაც არ კარგავს თავის პრაქტიკულ მნიშვნელობას.

- ევროპის ქვეყნების ქალაქებში, ასევე როგორც საბჭოთა

თბილისში 50 – 80-იანი წლების პერიოდში მიმდინარეობდა მსხვილი საცხოვრებელი რაიონების პროექტირება და მშენებლობა. მაგრამ საბჭოური ქალაქგეგმარებისგან განსხვავებით აქ რამოდენიმე სივრცით-გეგმარებითი მიმართულება ჩამოყალიბდა: ჰუმანისტური ფუნქციონალიზმი, ლანდშაფტური, რომანტიული, მონუმენტური, ნეოსქემატიზმი, „განმარტოების ძიებაში“. ამ სხვა და სხვა პრინციპების გამოყენებით ქალაქთმშენებლები ცდილობდნენ შეექმნათ ქალაქში მცხოვრებთათვის ფუნქციური და „ჰუმანური“ გარემო, მაგრამ მიუხედავად უამრავი მცდელობისა, ვერ გაეცნენ ტიპობრივ პროექტირებას და უღიმღამო არქიტექტურის ტირაჟირებას.



ილუსტრაცია 66. საზოგადოებრივი მომსახურების სისტემის სტრუქტურა.

№	საცხოვრებელი მასივების დასახელება	ტერიტორიის ფართობი კა	საცხოვრებელი ბანაშენიანების ფართობი კვ.მ.	მოსახლეობის რაოდენობა	ბანაშენიანების სართულიანობა	საცხოვრებელი ფონის სიმჭიდროვე კვ.მ. /კა	სამოსახლე სიმჭიდროვე მონ. რ-ბა /კა
1	საბურთალო	132,6	158396,7	45090	4;5;8;9;	5100,7 მ/კა	340 მონ./კა
2	ნუსუბიძის კლათო	117,6	67967,9	36360	9;14;16;	4637,8 მ/კა	309 მონ./კა
3	დიღვის მასივი	126,3	88646,9	35600	5;8;9; 14;16;	4228 მ/კა	282 მონ./კა
4	გლდანი	298,9	230944,9	118600	5;8;9; 14;16;	5951,8 მ/კა	396 მონ./კა
5	თემბა	229,4	142426,5	60800	5;8;9; 14;16;	3975,6 მ/კა	265 მონ./კა
6	მუხიანი	132,9	87562,4	35200	8;9;16;	3972,9 მ/კა	264 მონ./კა
7	ვაზისუბანი	195,5	128088,3	55700	5;8;9; 14;16;	4273,7 მ/კა	285 მონ./კა
8	ვარკეთილი III	197,2	135578	64800	8;9;16;	4929 მ/კა	328 მონ./კა
9	მესამე მასივი	84,2	68064,2	21900	4;5;8;9;	3901,4 მ/კა	260 მონ./კა
10	ძვემო ფონიჭალა	26,2	10495,5	5300	8;9;16;	3034,4 მ/კა	202 მონ./კა
11	ზემო ფონიჭალა	32,7	19738,2	9475	9;	4346,3 მ/კა	289 მონ./კა
12	დიდი დიღვი I - II მიკრორაიონები	78,4	50536,9	26000	4;8;9; 14;16;	4974,5 მ/კა	331 მონ./კა
13	დიდი დიღვი III - IV მიკრორაიონები	86,2	47012,8	26390	9;16;	4592,2 მ/კა	306 მონ./კა
14	ბაგვის მუსაქიმენტალური პროექტი	22		8500	4-5;16;	5614 მ/კა	386 მონ./კა
15	დიღვის მასივის მუსაქიმენტალური პროექტი	116,4		45600	4-16;20;	4700 მ/კა	391 მონ./კა

ცხრილი 1. თბილისის საცხოვრებელი მასივების ტექნიკურ-ეკონომიკური

მაჩვენებლები (არსებული მდგომარეობა).

თავი 3.

თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარება -IV ეტაპი

(პოსტსაბჭოური პერიოდი, 1990-2010 წ.წ.)

3.1. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი პროექტირების სისტემის

მექანიზმები

თბილისი დღეს ტიპოლოგიურად შეიძლება დახასიათდეს, როგორც ვარსკვლავისებრი ქალაქი განვითარების ხაზოვანი პრიორიტეტით მტკვრის გასწვრივ. ურბანიზაციის დღევანდელი ტემპები, მიუხედავად საგრძნობი დადებითი მატერიალური და სულიერი მხარეების კონცენტრაციისა, არა ერთხელ ამჟღავნებს დიდი ქალაქის ფორმირებისა და განვითარების უარყოფით მხარეებს. განაშენიანების საცხოვრებელი ზონა, რომელიც ქალაქის ძირითადი ნაწილია, აქტიურად ითვისებს ტერიტორიულ რესურსებს. გარდა ამისა, ტიპობრივი მშენებლობა ქალაქს უკარგავს თავის განუმეორებელ სახეს, ერთნაირი არქიტექტურული ნაგებობების განთავსება იწვევს გარკვეულ ფსიქოლოგიურ პრობლემებს.

თანამედროვე ქალაქის ერთ ერთი ტენდენციაა სატრანსპორტო მიუწვდომლობა სამუშაო ობიექტებთან, კულტურისა და დასვენების ადგილებთან. იზრდება ხმაური და ჰაერის დაბინძურება, ენერგორესურსების მოხმარება და ხდება ქალაქის ინფრასტრუქტურის ექსპლუატაციის გადატვირთვა. ამასთან, ქალაქთმშენებლობის პოლიტიკა, უფრო სწორად, მისი მოქმედება და ჰარმონიულობა მნიშვნელოვან ზემოქმედებას ახდენს დეველოპერებისა და ინვესტორების მოზიდვაზე. ჰარმონიული განაშენიანება და ქალაქის განვითარება წარმოდგენელია ქალაქთმშენებლობის პოლიტიკის გარეშე, რომლითაც წყდება ქალაქის პრიორიტეტული ამოცანები, სოციალურ-ეკონომიკური საკითხები და იქმნება წინაპირობები მათი რეალიზაციისათვის. ასევე უზრუნველყოფს დეველოპერებისა და ინვესტორების ლოკალურ ინტერესებს გასაგები

მიზეზების გამო, რომლებიც ძირითადად საზოგადოებრივ ინტერესებთან ერთად ორიენტირებულია საკუთარ ინტერესებზე.

ქალაქთმშენებლობითი პოლიტიკის ღერძად ითვლება ქალაქის გენერალური გეგმა. იგი განაშენიანების ძირითადი დოკუმენტაციაა, რომლის ბაზაზეც ვლინდება მისი რეალიზაციის ტაქტიკური ინსტრუმენტები - ტერიტორიების დეტალური გეგმები და ქალაქის ინფრასტრუქტურის განვითარების ყველა სქემა. როგორც მსოფლიო პრაქტიკამ დაადასტურა, გენგეგმის დამუშავების დროს უმნიშვნელო შეცდომაც კი ქალაქის განვითარებას დიდ პრობლემებს უქმნის. ზოგიერთი ქალაქგეგმარებითი პრობლემის მოსაგვარებლად საჭიროა დიდი ფინანსური ხარჯები. არაჰარმონიული განაშენიანება იარსებებს მანამ, სანამ იგი არ დაინგრევა ან არ ამოეწურება საექსპლუატაციო ვადები. ძალიან დაბალი ან ძალიან მაღალი განაშენიანების კოეფიციენტის დროს სიმჭიდროვის კორექტირება რთულია. ტერიტორიების არარაციონალურად განაწილება და მიწის ცალკეული ნაკვეთების არასწორი ფუნქციური გამოყენება ასევე რთულად კორექტირდება. სამრეწველო ტერიტორიების მოწესრიგების პრობლემებს განსაზღვრავს სტიქიური პრივატიზაციის პროცესები, ასევე არჩევითი ობიექტების მშენებლობა, რომლებიც არავითარ კავშირში არ არის სამრეწველო წარმოებასთან (მაგალითად, სავაჭრო ობიექტები, სავაჭრო-გასართობი ცენტრები, საცხოვრებელი სახლები). სამრეწველო ტერიტორიების რეკონსტრუქცია და “წითელი ხაზების” დაუზუსტებლობა იწვევს განაშენიანების ქაოტურობას. ქალაქის განაშენიანების შეჭრა მწვანე ზონებში კი, სარეკრეაციო ზონების უნიკალური ლანდშაფტების განადგურებას. ყოველივე ეს ინვესტორების მიერ წამოყენებულ ამოცანებს არ აკმაყოფილებს. ეს ტერიტორიები ჩვენი ქალაქის განვითარების უმთავრესი რესურსია. ამიტომ აუცილებელია რაციონალური ბალანსის ჩამოყალიბება მათი გამოყენების მიმართ, რაც კარგად უნდა იყოს ასახული ქალაქის ახალ გენერალურ გეგმაში. ჩასატარებელია საინჟინრო-ტექნიკური და ბუნების დაცვის გარკვეული ღონისძიებები. იზრდება მოსახლეობის

სიმჭიდროვეც. ქალაქის შემდგომი განვითარება არ უნდა გადაწყდეს ინტენსიური საბაზრო ეკონომიკის სტიქიის შესაბამისად. კერძო მეწარმეების მიერ შექმნილი ტერიტორიების გამოყენება არ უნდა ხდებოდეს ქალაქის განვითარების კომპლექსური საერთო ტენდენციების გარეშე, რის გაუთვალისწინებლობამაც შესაძლებელია ძალიან ცუდ შედეგამდე მიიყვანოს ქალაქისა და მისი მიმდებარე ტერიტორიების მდგომარეობა და მათი ფუნქციური განვითარება.

დღესდღეობით ყველაზე დიდი დატვირთვა აქვს არსებულ საინჟინრო ინფრასტრუქტურას, რომელიც მაქსიმალურ დატვირთვას აღწევს ქალაქის ცენტრალურ რაიონებში. პრაქტიკულად ყველა ძველი კომუნიკაცია მუშაობს “სულის ამოსვლამდე”. ეს გამოიწვეულია ახალი მრავალსართულიანი შენობების მიერთებით. ასევე დიდ საშიშროებას წარმოადგენს მშენებლობები ისტორიულ ზონებშიც, სადაც ძველი კომუნიკაციები ფაქტობრივად ამორტიზებულია. საჭიროა ცენტრალური კოლექტორების და სანიაღვრეების აღდგენა. წინააღმდეგ შემთხვევაში ქალაქის ეს ნაწილები დროთა განმავლობაში გეოლოგიურად საფრთხის შემცველი გახდება, რაც ამ ტერიტორიებზე მცხოვრები მოსახლეობისათვის დიდ საშიშროებას წარმოადგენს.

მჭიდროდ განაშენიანებულ ზონაში ტრანსპორტის კონცენტრაციის გამო ჰაერის სივრცის თვითაღდგენა შეუძლებელი გახდება. ინვესტორების დაუოკებელი სწრაფვა ისტორიული ცენტრისკენ უნდა შეიზღუდოს და დაბალანსდეს ქალაქის დეცენტრალიზაციის პროექტით. ყოველივე ეს უნდა აისახოს ახალ გენერალურ გეგმაში, ესეიგი ქალაქის ახალი ცენტრების შექმნით. მთელი რიგი გადაუწყვეტელი ამოცანის მიუხედავად, ნაჩქარევად ივსება ახალი საცხოვრებლებით ცენტრის ყველა თავისუფალი კუთხე-კუნჭული, რაც საბოლოოდ ქაოსს გამოიწვევს და ქალაქის ახალი ცენტრების შექმნა შეუძლებელი გახდება.

ამჟამად თბილისი განიცდის ქალაქგეგმარებითი სტრუქტურის ტრანსფორმაციას და რეკონსტრუქციას. ქალაქის განვითარებას თან ახლავს

ქალაქგეგმარებითი სისტემის ყველა ძირითადი პარამეტრების და ელემენტების ცვლილება, მათ შორის:

- სატრანსპორტო და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის რეკონსტრუქცია
- ძველი საცხოვრებლის შეცვლა ახლით
- საქმიანი აქტივობის ცენტრების შექმნა ქალაქის სხვადასხვა ნაწილში
- არქიტექტურული სტილების ცვლილებები
- სტრუქტურის სოციალურ-ეკონომიკური ცვლილებები

საქალაქო სისტემის გარდაქმნის ამ ცვლილებებს მიყავს ქალაქი ხარისხობრივად ახალ მდგომარეობამდე, არქიტექტურული იერსახის გადასხვაფერებამდე, ამალღებს ცხოვრების ხარისხს და ცვლის მაცხოვრებელთა ქცევის სტერეოტიპებს.

ბოლო წლების მანძილზე გაჩნდა ბევრი ახალი ელემენტები საქმიანი, სავაჭრო და სამრეწველო საქმიანობისა, რომლებიც აქტივობის მაღალი დონით გამოირჩევა, ისინი ცდილობენ მაქსიმალურად გამოიყენონ დაგროვებული ქალაქთმშენებლობითი პოტენციალი, დამკვიდრებული ინფრასტრუქტურა და დროის მოთხოვნის შესაბამისად მოახდინონ ქალაქის გარემოს ტრანსფორმირება.

ქალაქის ტერიტორიაზე გაჩენილი საქმიანი აქტივობის ცენტრებმა განაპირობეს ქალაქთმშენებლობითი ტენდენციები და წარმოქმნეს ისტორიულად ჩამოყალიბებული განაშენიანების რეკონსტრუქციის საჭიროება ლოკალურ რაიონებში და ზოგ შემთხვევაში მთელი კვარტლების დაგეგმარებით სტრუქტურებში.

ამჟამად ქალაქში არსებობს მთელი რიგი პერსპექტიული მოედნებისა, რომლებიც მაღალ ქალაქთმშენებლობით ფასეულობას წარმოადგენენ, ისინი პოტენციური ინვესტორების ინტერესის წყაროა, მაგრამ მათი ათვისება

ქალაქის ფორმირების თანამედროვე პირობებში საჭიროა ქალაქთმშენებლობითი მოთხოვნებისადმი ახალი მიდგომა, რომელიც მის სტატუსს და განვითარების პერსპექტივებს პასუხობს, ასევე უნდა მოხდეს საქალაქო პროგრამებისა და კერძო ინვესტორთა ინტერესების გაერთიანება. უპირველესყოვლისა ეს ნიშნავს საცალო მშენებლობიდან კომპლექსურ დაგეგმარებაზე გადასვლას, სრულ რეკონსტრუირებას, ქალაქის გარემოს ახალ მსხვილი ფრაგმენტების მშენებლობას და კეთილმოწყობას, ისეთების როგორცაა კვარტალი, ქუჩის ნაწილი, საცხოვრებელი თუ საზოგადო-სატრანსპორტო კომპლექსი, წინმსწრები საინჟინრო და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებით. რა საკვირველია ასეთი რეკონსტრუირებისთვის, უსათუოდ ყველაზე მიმზიდველია ისტორიული ძველი ქალაქის ბირთვი. ამასთანავე, ქალაქის განვითარება, როგორც საქმიანი ცენტრი, წარმოგვიდგენს ახალ მოთხოვნებს კომფორტისადმი, უსაფრთხოებისადმი და საცხოვრებელი პირობების ამაღლების ხარისხისადმი.

მთავარი მიზანი არის განაშენიანებული კვარტლების და საქალაქო ტერიტორიების რეკონსტრუირება, მოქალაქეების გადასახლება ცხოვრებისთვის უვარგისი შენობებიდან და ქალაქის გენგეგმით გათვალისწინებულ პერსპექტიულ ზონაში მყოფ სახლებიდან ღირსეული საცხოვრებელი პირობების და საჭირო ინფრასტრუქტურის მქონე კომპლექსებში.

განაშენიანებული ტერიტორიის განვითარების გადაწყვეტილების მიღებისას უნდა განისაზღვროს:

- მისი ადგილმდებარეობა;
- ფართობი;
- იმ შენობა-ნაგებობათა მისამართების ნუსხა, რომლებიც ნგრევას ან რეკონსტრუირებას ექვემდებარება;

მნიშვნელოვანია ჰარმონიული, ადამიანისთვის თანამასშტაბური არქიტექტურულ-სივრცითი გარემოს შექმნა, კომპლექსური კეთილმოწყობა,

გამწვანება, შენობების ფერთა გამა და ქალაქის განათება. არქიტექტურული სახის ფორმირება, კომფორტული გარემოს შექმნა, ქალაქური დიზაინი, ლანდშაფტური არქიტექტურა ქმნიან ქალაქელის ცხოვრებაქმედით სივრცეს. იმაზე, რა გარემოში ცხოვრობს, შრომობს, ისვენებს და ურთიერთობს სხვა ხალხთან ადამიანი, დამოკიდებულია, თუ როგორი ხასიათი, საქციელი ექნება მას. არქიტექტურული გარემო აყალიბებს ქალაქელის კულტურას, განსაზღვრავს მის ესთეტიურ არჩევანს და მორალურ მდგრადობას. საქალაქო გარემოს ხარისხი განსაზღვრავს მოსახლეობის მენტალიტეტს. არქიტექტურას შესწევს ძალა შეცვალოს ქალაქის ბედი: გახადოს მიმზიდველი, ან პირიქით უგულველყოს ის მცხოვრებთა და ჩამოსულთათვის.

ქალაქის სახის ჩამოყალიბების თავისებურება განპირობებულია გარემოს შექმნის თავისებურებით, სივრცით-გეგმარებითი გადაწყვეტით, რაც განამტკიცებს მისი სტრუქტურის ცალკეული ელემენტების სხვა და სხვა ფუნქციურ ურთიერთ კავშირებს. მასთან ერთად ეს თავისებურება განისაზღვრება განაშენიანების მორფოლოგიით, ქალაქის სტრუქტურული ელემენტების შეფარდებით, განაშენიანების მასშტაბით, შენობების და ნაგებობების არქიტექტურით, ადგილის რელიეფით, განაშენიანების სილუეტით, ცალკეული განსაკუთრებული მნიშვნელობის მქონე შენობებით და ობიექტებით, რომელთაგანაც ზოგიერთი ქალაქის სიმბოლოდ იქცევა. ახალი რაიონების მშენებლობისას საფუძველი უნდა ჩაეყაროს ქალაქის განუმეორებელი და თავისებური სახის ჩამოყალიბებას. ამისათვის აუცილებელია ქალაქის ისტორიულად ჩამოყალიბებულ ნაწილების არსებული სივრცით-გეგმარებითი თავისებურებების შენარჩუნება და განმტკიცება. აგრეთვე ახლადფორმირებულ ტერიტორიაზე ამ თავისებების აღდგენა, ოღონდ სხვა ხარისხით, ამის შედეგად უზრუნველყოფილი ხდება ისტორიული ქალაქის ინდივიდუალური სახის შენარჩუნება და შემდგომში განვითარება.

გენერალური გეგმა, რომელიც განსაზღვრავს თბილისის სივრცითი გარემოს ფორმირების პრიორიტეტებს უახლოეს ორ ათწლეულში და მისი ტერიტორიების განვითარების პროგრამებმა, ქალაქის საზოგადოებას უნდა მისცეს მკაფიო წარმოდგენა პირობების შესახებ, რომელშიც ქალაქში განვითარდება მეცნიერება, წარმოება, ბიზნესი, სერვისის ენდუსტრია, კულტურა, ხელოვნება, ტრანსპორტი, საცხოვრებელი სექტორი და ინფრასტრუქტურა. გენერალური გეგმა, და შემდგომში, ქალაქთმშენებლობითი ყოველი პროექტი, უნდა გახდეს მოქნილი და ერთდროულად მკაფიო, ნათელი და ყოველი მოქალაქესთვის გასაგები ქალაქის გარემოს კონკრეტული სტრატეგიული ამოცანების განვითარების პროგრამა. ამის მისაღწევად საჭიროა:

- ქალაქის არქიტექტურულ-ქალაქთმშენებლობითი პერსპექტივების კონცეფციის დამუშავება, ახალ ეკონომიკურ რეალობებზე დაყრდნობით, მარკეტინგული მიდგომები, არქიტექტურასა და სამშენებლო წარმოებებზე, თანამედროვე ტენდენციები;
- დამუშავდეს გენერალური გეგმა, რომელშიც ქალაქის არსებულ მდგრადი განვითარების გეგმაში, გათვალისწინებული იქნება სტრატეგიული მიზნებისა და ამოცანების განხორციელება;
- ქალაქის კომპლექსური განაშენიანების პროგრამის დამუშავება განხორციელება, სანაპიროების მასშტაბური განაშენიანების ჩათვლით, ძველი ქალაქის ცენტრების რეკონსტრუქცია, თბილისის ზღვის მიმდებარე ტერიტორიების განაშენიანება და ა.შ.;
- მოვიფიქროთ და წარმოვადგინოთ სოციალურად-მნიშვნელოვანი ობიექტების რეკონსტრუქციის და მშენებლობის პრობლემის გადაჭრის გეგმა, როგორებიცაა: მუნიციპალური საცხოვრებელი, საინჟინრო ინფრასტრუქტურის ნაგებობები, გზები, სკოლები, საავადმყოფოები, თეატრები, კლუბები, გამოფენები, სპორტული ობიექტები და ა.შ.;
- შევქმნათ მაქსიმალურად ხელსაყრელი შემოქმედებითი,

საორგანიზაციო, ეკონომიკური პირობები, რომ ქალაქთმშენებლობით საქალაქო სივრცეში გაჩნდეს უნიკალური არქიტექტურული თვალსაზრისით, ობიექტები, რომლებიც ქალაქის სტატუსს და კულტურულ ტრადიციებს შეესაბამება, მის მასშტაბს და ბუნებრივ- ლანდშაფტურ თავისებურებებს;

- განვახორციელოდ გადასვლა ტრადიციული ფუნქციური ტერიტორიების გამიჯვნიდან, პოლიფუნქციური კომპლექსების ფორმირებაზე მიწისზედა და მიწისქვეშა ურბანისტიკის გამოყენებით;

- განვაახლოდ მუნიციპალური ნორმატიულ-სამართლებლივი აქტების პაკეტი, რომელიც ქალაქთმშენებლობითი საქმიანობით დაკავებულ სუბიექტებს სამართლებლივ ჩარჩოში მოაქცევს, დააკორექტირებს ქალაქთმშენებლობის ნორმებს და წესებს, რეგლამენტებს, რომლებიც ქალაქის ტერიტორიაზე თბილისის მდგრადი განვითარების პერსპექტივების კონცეპტუალური დებულებების გამოყენებით განხორციელდება.

3. 2. კონფლიქტური სიტუაციები და ტენდენციები თბილისის განაშენიანებაში

ტრანსფორმაციების მრავალსახეობას და ცვლილებებს, რომლებსაც ქალაქი განიცდის მთელი თავისი განვითარების მანძილზე, ამჟღავნებენ და გამოყოფენ მისი განვითარების გამჭოლი კანონზომიერებები. ეს კანონზომიერებები იღებენ თავის დასაწყისს ურბანიზაციის პროცესის ბუნებაში და ქმნიან ქალაქის სოციალურ-სივრცით გარემოს და მის ფუნქციონირების ფუძეს. ასევე განსაზღვრავენ ქალაქის განვითარების ძირითად მიმართულებებს და ფორმებს. ამაშივე შედის მოქმედების მთავარი ცენტრების განაწილება და მოსახლეობის ფოკუსირება მათში, წარმოდგენები იმაზე, როგორი უნდა იყოს ქალაქური სივრცე,

განაშენიანების მახასიათებელი ტენდენციები და კულტურული ტრადიციები.

დროთა განმავლობაში, ქალაქური პროცესების განვითარებასთან ერთად, უფრო და უფრო იზრდება ქალაქის სივრცის „გარემული“ ფასეულობა, მყარდება მისი ცალკეული ნაწილების და ფრაგმენტების ურთიერთკავშირი და ერთობლიობა. ამ აზრით XIX – XX საუკუნეების გარემო არანაკლებ მნიშვნელოვანია, ვიდრე უფრო ადრეული ეპოქის კულტურის და ისტორიის ძეგლები.

„წარსული და ახლანდელი“ ისტორიულად ჩამოყალიბებული და ახლად წარმოქმნილი არამარტო მეზობლობენ ერთმანეთთან, არამედ ურთიერთმოქმედებენ ერთმანეთზე, როგორც „ცენტრი“ და „პერეფერიები“ ურბანიზაციის ორმაგ მექანიზმში. ქალაქის ცენტრალურ ნაწილებში ხდება ისტორიულ-კულტურული მაგალითების დაგროვება და მათი განაწილება სხვა რაიონებში შემდგომი უკუქმედებით. ამიტომ ამ შემთხვევაში ქალაქის გარემოს გადანაცვლება უმთავრესი ფუნქციური პირობაა მისი ჰარმონიული განვითარების და ერთიანობის.

განვიხილოთ თბილისის ისტორიულ გარემოში ახალი განაშენიანების ინტეგრაციის, არსებულ ურბანულ ქსოვილთან მისი შეუსაბამისობის, ურბანული მემკვიდრეობის შენარჩუნების, საბაზრო ეკონომიკურ პირობებში წარმოქმნილი კონფლიქტების საკითხები.

თბილისის ცენტრის ისტორიულად ჩამოყალიბებული არქიტექტურულ-სივრცობრივი გარემო ძირითადად შექმნილია ე.წ. „რიგითი განაშენიანებით“, რომლის განმარტება შეიძლება ასე ჩამოყალიბდეს: არა ერთი შენობა, ნაგებობა, არამედ შენობების ჯგუფი, რომლებიც აყალიბებენ საცხოვრებელი ქუჩის, კვარტლის თუ უბნის იერსახეს, ანუ თავად არის „გარემოს კონტექსტი“. ასეთია თბილისის ძველი უბნების განაშენიანების ფასეულობა და სწორედ ამიტომ უნდა გავუფრთხილდეთ მას. ძველი თბილისის განუმეორებლობა და ფასი, არამარტო ძეგლებია და გადარჩენილი სახლები, არამედ ანსამბლის

ერთიანობა, სივრცობრივი კომპოზიცია. თბილისის განაშენიანების განსაკუთრებული ინტენსიური ხანა დაიწყო ბურჟუაზიული საზოგადოების ჩამოყალიბებასთან ერთად. შეიცვალა ცხოვრების წესი, მშენებლობის მასშტაბები მოიცავს თბილისის სხვადა-სხვა პერიოდის განაშენიანებას. XIX –XX საუკუნეების მიჯნაზე შექმნილი განაშენიანება ძირითადად კაპიტალურია და წარმოადგენს ძვირფასს მატერიალურ და კულტურულ ფასეულობას. თბილისში შემონახული განაშენიანება სწორედ ამ პერიოდზე მოდის.

გარემოს მოუწესრიგებლობა გაძლიერდა ჩვენი ქვეყნის დამოუკიდებლობის მიღების შემდეგ, როცა საბაზრო ეკონომიკის პირობებში წინა პლანზე წამოიწია მოქალაქეთა „სოციალური დაკვეთის“ რეალიზაციის აუცილებლობა. საბინაო-სამოქალაქო მშენებლობის განხორციელება, რომელიც საბჭოთა პერიოდში დასახლებული ადგილების განაპირა თავისუფალ ტერიტორიებზე მიმდინარეობდა, დღესდღეობით ძირითადად ხორციელდება ისტორიული განაშენიანების სარეკონსტრუქციო ზონებში. რადგან ინდივიდუალურმა ბინათმშენებლობამ მასობრივი ხასიათი მიიღო, თბილისის ძველი უბნების რეკონსტრუქციის რეალური საშუალება გაჩნდა. ამავე დროს, არსებული შენობა-ნაგებობების მოვლა-პატრონობის, მიშენება-დაშენებისა და ტერიტორიის კეთილმოწყობის უმნიშვნელოვანესი ამოცანებიც აისახება. რაც შეეხება თბილისის ბინათმშენებლობის ამჟამინდელ პრაქტიკას, რომელიც ჩამოყალიბებულ განაშენიანებაში ხორციელდება, იგი ახალი მაღლივი შენობების უხეშად, უმასშტაბოდ ჩართვით ხასიათდება. ასეთი ნაგებობები ისტორიულ გარემოს თრგუნავენ, ქმნიან მხატვრულ-ესთეტიკურ დისკომფორტს, ზრდიან განაშენიანების და მოსახლეობის სიმჭიდროვეს. ამის მრავალი მაგალითია ვაკისა და ვერის რაიონებში, ერთ-ერთი ნათელი მაგალითი კი მთაწმინდის რაიონში ფუნიკულიორის ქვედა სადგურის წინ და გვერდით განხორციელებული მრავალსართულიანი განაშენიანებაა, რომელიც ისტორიული რაიონის გაუთვალისწინებლობის

შენობების უმასშტაბობის და უსახო მხატვრული ღირებულებების გამო, შეიძლება არქიტექტურისა და ქალაქთმშენებლობის კუროზიდაც მივიჩნიოთ.

კერძოდ ჭონქაძის ქუჩაზე მიმდინარეობდა მშენებლობები, რომლებმაც დაარღვიეს მთაწმინდის უნივერსალური განიავების კლიმატური პირობები. ასევე ეს ტერიტორია აღსანიშნავია აქ მდებარე პატარა, მყუდრო სამკუთხედი ფორმის სკვერით, რომლის საზღვრები ჩატარებული სამშენებლო სამუშაოების შედეგად უხეშად დაირღვა და შეიბოჭა, რის გამოც მან დაკარგა თავდაპირველი სახე და როგორც სარეკრიაციო ზონა თითქმის გაუქმებულია. როგორც ვიცით, მჭიდროდ განაშენიანებული თბილისის ისტორიული ნაწილი, ისედაც განიცდის რეკრიაციული ზონების არსებობის ნაკლებობას და ამიტომ აუცილებელია არა მარტო მათი შენარჩუნება, არამედ შექმნა ახალი მწვანე წერტილების, რომლებიც გააუმჯობესებენ ადგილობრივი მოსახლეობის საცხოვრებელ პირობებს. ეს მშენებლობები არანაირად არ შეესაბამება ძველი თბილისის მასშტაბს. ეს არის საცხოვრებელი კორპუსების ჯგუფი, რომლებიც უკვე 8 – 9 სართულს მიაღწიეს. თავისი სართულიანობით და შეუსაბამო არქიტექტურით შეცვალეს ისტორიულად ჩამოყალიბებული უბნის იერსახე და კლიმატური პირობები (განიავების გაუარესება). მომხდარ ფაქტში მთავარი არის ის რომ, მთაწმინდის მთამ ნაწილობრივად დაკარგა თავისი მასშტაბი და მნიშვნელობა (მთაწმინდა ყოველთვის თბილისის სავიზიტო ბარათს წარმოადგენდა).

აუცილებელია მტკიცედ გამოიყოს ქ. თბილისის ლანდშაფტის დაცვის და ისტორიული ნაწილის სახელმწიფო დაცვის ზონების სასაზღვრები, ასევე განაშენიანების რეგულირების ზონების საზღვრები არა მარტო იურიდიულად, არამედ ფაქტიურად. 1975 წელს კპ. ცენტრალურმა კომიტეტმა და მინისტრთა საბჭომ მიიღო ერთობლივი დადგენილება ქ.თბილისის ისტორიული ნაწილის დაცვითი ზონის შექმნის შესახებ, ხოლო ათი წლის შემდეგ 1985 წლის 29 იანვრის #76 დადგენილებით

„თბილისის რეგულირებადი განაშენიანების ზონის შესახებ“. თბილისის ისტორიული ნაწილის დაცვის ზონაში შევიდა ქალაქის ისტორიულად ჩამოყალიბებული ბირთვი, რომელიც განთავსებულია მდინარე მტკვრის ორივე ნაპირზე. „რეგულირებადი განაშენიანების ზონაში შედის მტკვრის ორივე სანაპიროზე XIX – XX საუკუნის მიჯნაზე ჩამოყალიბებული და ახალი განაშენიანების ჰარმონიული ერთიანობა“ (1985 წ. 29 იანვრის #76 დადგენილებიდან). ეს დაგენილება დღესაც ძალაშია შემდეგი მიზეზების გამო: 1) დადგენილება არ ეწინააღმდეგება საქართველოს კონსტიტუციასა და სხვა ნორმატიულ აქტებს; 2) არარსებობს მისი შემცვლელი ახალი ნორმატიული აქტი.

აღმამფოთებელია უნიკალურ ისტორიულ უბანში, ანჩისხატის ეკლესიის გვერდით არსებული სასტუმრო „ამბასადორის“ მოცულობის გაზრდა სიმაღლის ხარჯზე და ცენტრალურ ნაწილში წინ წამოწეული დარბაზის მშენებლობა, რომელიც ბარათაშვილის ხიდის მხრიდან ფარავს ანჩისხატის უძველეს ხუროთმოძღვრულ ძეგლს. მიუღებელია მაღლივი საცხოვრებელი სახლების მშენებლობა ვაკის პარკის და 9 აპრილის სახელობის ბაღის ტერიტორიებზე და საერთოდ, თბილისის ცენტრალურ რაიონებში, სადაც მათი განთავსება შემთხვევით ადგილებში ხორციელდება. ამით ირღვევა ქალაქის მასშტაბი და ქალაქთმშენებლობითი სტრუქტურა. იკარგება და ირღვევა ისტორიული განაშენიანების განუმეორებელი ხიზლი. ამის ერთ-ერთი მიზეზი ისიცაა რომ, დამკვიდრდა საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი შენობების ე.წ. „წერტილოვანი“ მშენებლობის მანკიერი პრაქტიკა. მათი პროექტები იხილება და მტკიცდება მიმდებარე ტერიტორიების დეტალური დაგეგმარების პროექტების გარეშე, რაც იწვევს ქალაქთმშენებლობითი გადაწყვეტების გამოუსწორებელ შეცდომებს.



ილუსტრაცია 68. საცხოვრებელი სახლი ჭონქაძეს ქჩაზე, (მშენებლობა.2003 წ.).



ილუსტრაცია 69. საცხოვრებელი კორპუსი მთაწმინდაზე,(2003 წ.).



ილუსტრაცია 70. საცხოვრებელი სახლების მშენებლობები მთაწმინდის მთის მიდამოებში, (2004 წ.).



ილუსტრაცია 71. საცხოვრებელი სახლების მშენებლობები მთაწმინდის მთის მიდამოებში, (2004 წ.).



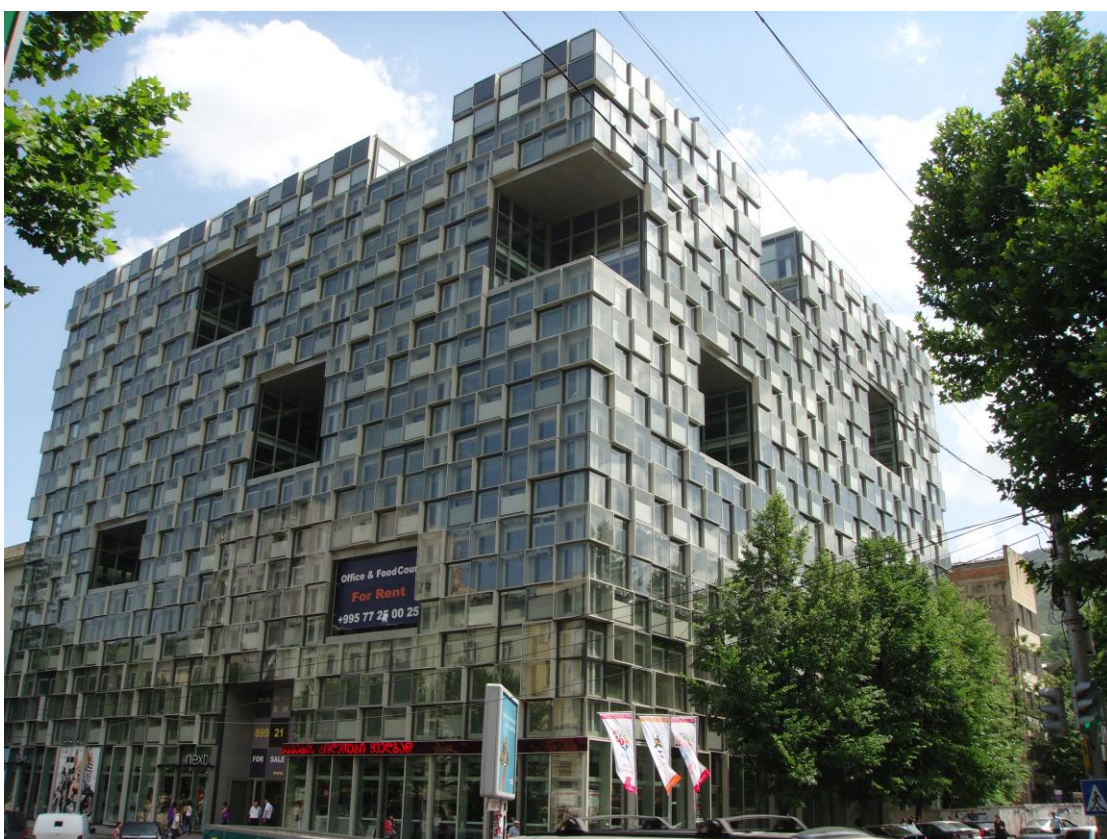
ილუსტრაცია 72. ვაკე, ფალიაშვილი ქუჩა, (2010 წ.).



ილუსტრაცია 73. მშენებლობა ანჩისხატის ტაძართან, (2004 წ.).



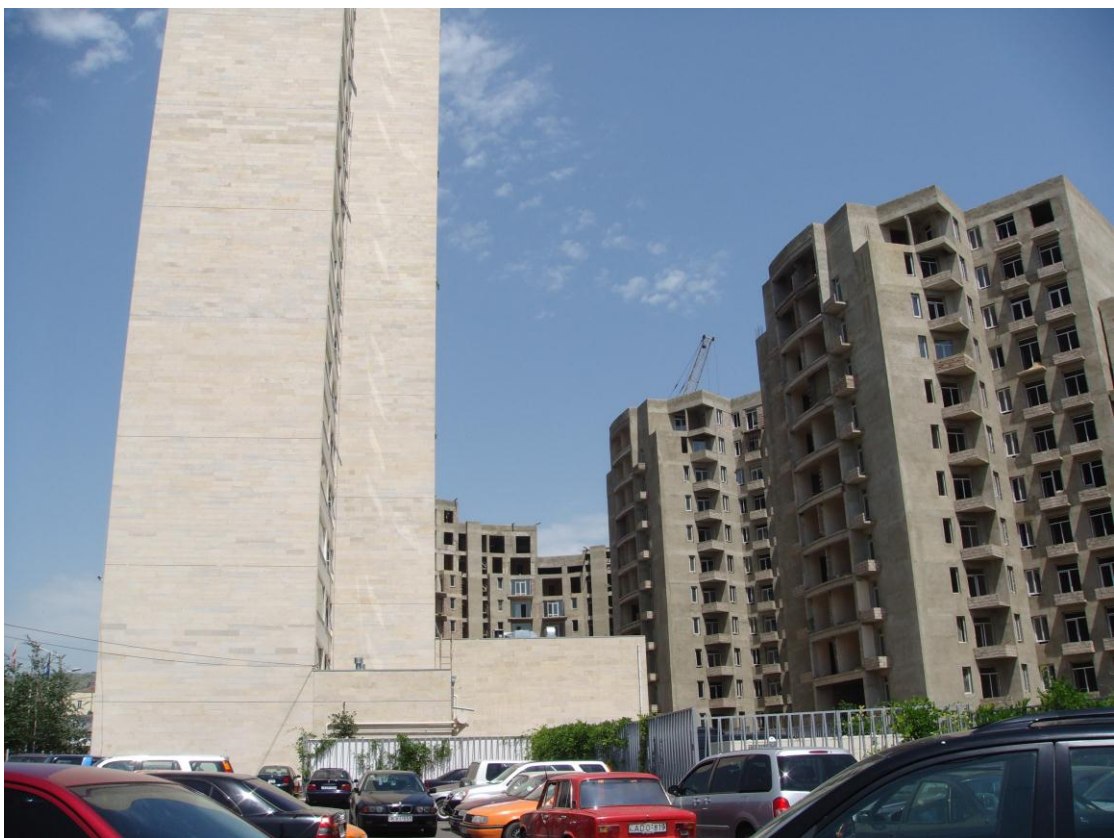
ილუსტრაცია 74. საოფისე შენობა, ი. ჭავჭავაძის გამზირი, (2010 წ.).



ილუსტრაცია 75. სავაჭრო - საოფისე შენობა "პიესელი", ი. ჭავჭავაძის გამზირი, (2010 წ.).



ილუსტრაცია 76. საცხოვრებელი განაშენიანება ვერას პარკის წინ, (2010 წ.).



ილუსტრაცია 77. მშენებარე საცხოვრებელი განაშენიანება, თბილისის მერიის შენობის უკან, (2010 წ.).

მძიმე მდგომარეობაა შექმნილი ქალაქის ქუჩების, მოედნების და სკვერების გამწვანებულ ტერიტორიებზე, რომლებიც ბენზინგასამართი სადგურების, ბარ-რესტორნებისა და სხვა ტიპის განვითარებადი ბიზნესის ობიექტების მშენებლობას ემსხვერპლა. ამ მაგალითებით იკვეთება მწვანე ნარგავების ნორმატიული მონაცემების კლების არასასურველი ტენდენცია (ერთ კაცზე საშუალოდ 5,6 კვ.მ. შეადგენს), რაც თბილისის გარეუბნებს გაუდაბნოების საშიშროებას უქმნის.

მტკვარს თბილისის კლიმატური თავისებურებების ჩამოყალიბებაში უდიდესი როლი ენიჭება. ამასთან მისი სანაპიროები დატვირთულია შეუფერებელი ფუნქციებით (იგულისხმება ბაზრები, საწვავგასამართი და ტექნომსახურების ობიექტები და სხვა). ქალაქთმშენებლობის თეორიაში ხაზობრივი ქალაქების გამწვანება სწორედ წყლის აკვატორიების პარალელურად ვითარდებოდა (რიგა, ვალენსია, ვარშავა). ამასთან დაკავშირებით თბილისის გამწვანების, ბალ-პარკების ქსელის შექმნის რეალურ რეზერვს სწორედ მდ. მტკვრის სანაპიროები წარმოადგენს (სატრანზიტო დატვირთვისაგან განთავისუფლებისა და მათთვის მხოლოდ საქალაქო მნიშვნელობის გზების სტატუსით ფუნქციონირების შემთხვევაში). ასეთმა საპარკო სისტემამ მტკვრის ორივე ნაპირზე გაზრდის ქალაქში გამწვანების ნორმატიულ და სანიტარულ-ჰიგიენურ მაჩვენებლებს, გააუმჯობესებს ჰაერის ინვერსიას, შეამცირებს ქალაქის ქუჩებში ხმაურის აკუსტიკური ბარიერის როლს, განტვირთავს არსებულ ბალებსა და პარკებს ზედმეტი ფუნქციური დატვირთვისაგან, თავის თავზე აიღებს გარკვეულად ცენტრალურ ფუნქციებს (სასტუმროები, რეკრიაცია, ვაჭრობა და ა.შ.). რითაც გამოაცოცხლებს სანაპიროებს, შეამცირებს კრიმინოგენილ უკაცრიელ უბნებს და აქტიურად ჩართავს მტკვარს და მის სანაპიროებს თბილისის სასიცოცხლო გარემოში.

თბილისის განაშენებული გეოფიზიკური პირობებით გამოკვეთილ ქვაბულში, ადვილად შეიძლება გამოვიდეს წონასწორობიდან, თუ მწვანე ერთიანი რეკრიაციული სისტემის მიმართ მკვეთრად არ იქნა დაცული

განაშენიანების, ცალკეული შენობების სამშენებლო გაბარიტები და განთავსების გეგმარებითი მოთხოვნები. ზუსტად განთავსების გეგმარებითი მოთხოვნების საკითხს ეხება შემდეგი უარყოფითი მაგალითები: ვერეს პარკის ქვედა ნაწილში „ლაგუნავერეს“ თავზე განთავსებული მრავალსართულიანი „ყვითელი“ ფერის განაშენიანება, ე.წ. „ვერეს პარკის შირმა“ გაურკვეველი სტილის არქიტექტურით და დარღვეული მასშტაბით; თბილისის მერიის უკან, შარტავას და გოთუას ქუჩებს შორის მიმდინარე მშენებლობა (სავენტილაციო და საინსოლაციო პირობების დარღვევა, შენობების ერთმანეთთან დაუშვებელ მანძილზე განთავსება); ჩიქოვანის ქუჩაზე ცალკეული ახლად აშენებული საცხოვრებელი კორპუსები, რომლებიც ერთმანეთის და ქუჩის საინსოლაციო პირობებს არღვევენ; ყიფშიძის ქუჩაზე ახალი განაშენიანება (საუბნო ქუჩების ქსელის დარღვევა, სატრანსპორტო ნაკადის გამტარიანობის გაუთვალისწინებლობა); ჭავჭავაძის გამზირზე საოფისე და სავაჭრო ობიექტები, კერძოდ: „პიქსელი“-ს შენობა, რომელიც ქუჩის მასშტაბს არღვევს და არ გააჩნია ავტოსადგომებისთვის სათანადო ტერიტორია; საოფისე „შავი ფერის“ გაურკვეველი ფორმის მრავალსართულიანი ნაგებობა, რომელსაც არქიტექტურული თვალსაზრისით უმზგავსობის მსოფლიო ანალოგი ვერ მოეძებნება; ფალიაშვილის ქუჩის განაშენიანება, რომელმაც დაარღვია ქუჩის სიმყუდროვე და მოახდინა ტროტუარების ამოკვეთა და შენობების წინა ფასადის ხაზის გადმოსვლა პირდაპირ სავალ ნაწილზე (ე.წ. „ელიტალური სახლები“, რომლებსაც საკუთარი ეზო არ გააჩნიათ).

ზემონათქვამიდან გამომდინარე გამოიკვეთა თანამედროვე თბილისის განაშენიანების არასასურველი ტენდენციები: 1) ისტორიულად ჩამოყალიბებულ უბნებში წითელი საზღვრების დარღვევა; 2) ახალი განაშენიანების არქიტექტურული იერსახის ძველ ქალაქთან შეუსაბამობა; 3) სარეკრიაციო ზონების დაქუცმაცება, განადგურება; 4) უპასუხისმგებლოდ

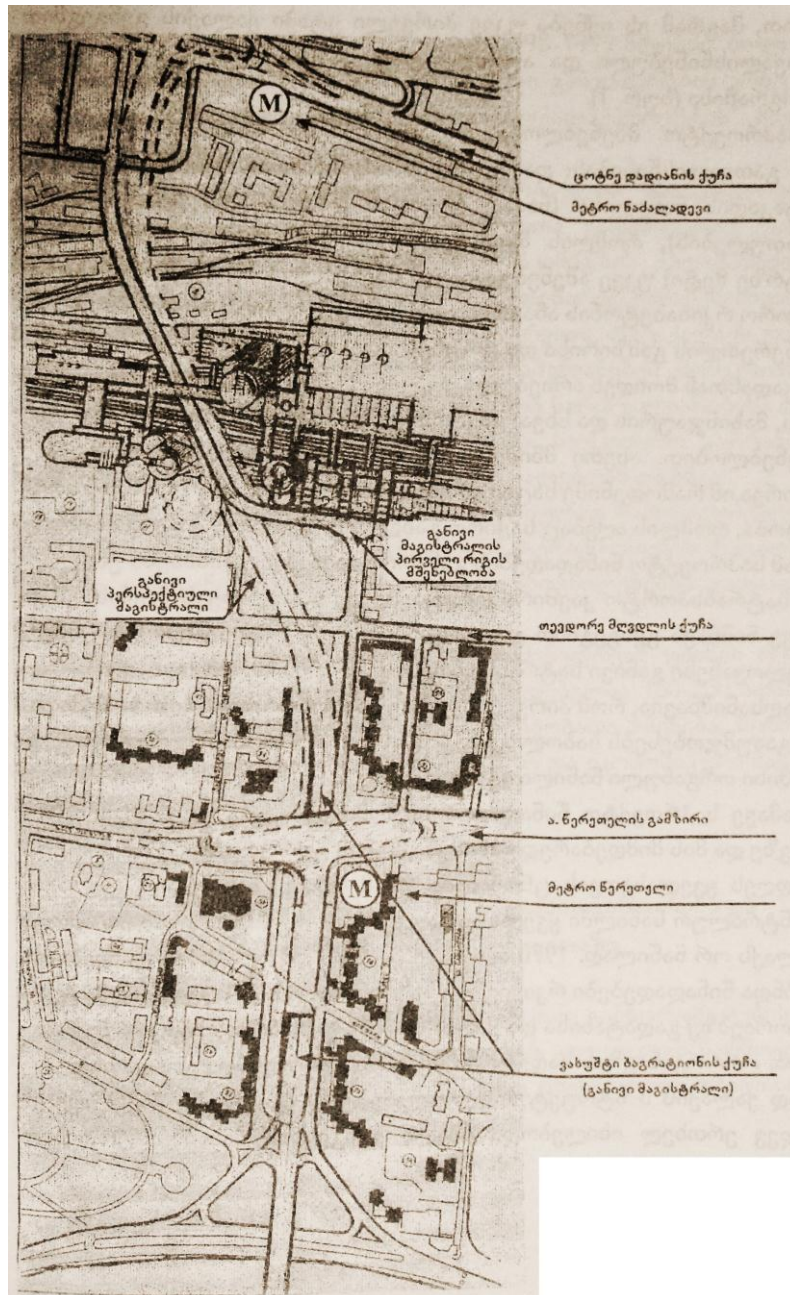
მიწების გაცემა ახალი მშენებლობებისთვის; 5) ისტორიულად ჩამოყალიბებული კლიმატური პირობების გაუარესება.

3.3 თბილისის ახალი საპროექტო წინადადებები, პროექტები და მშენებლობები.

ქალაქის დაგეგმარებაზე მრავალწლიანი მუშაობის შედეგად დაგროვდა ქალაქის ცალკეული ობიექტების დაგეგმარების მთელი რიგი საპროექტო წინადადებები, რომლებიც ქალაქს დიდი ხანია უნდა განეხორციელებინა. ქვემოთ წარმოდგენილია რამოდენიმე მნიშვნელოვანი ობიექტი და აშკარაა, რომ ისინი ქალაქის ახალ გენგეგმაშიც ორგანულად ჩაერთვებიან. დღეს წერეთლის გამზირის, რკინიგზის ვაგზლის და ბაზრობათა მიმდებარე ტერიტორიებზე შექმნილი რთული სატრანსპორტო მდგომარეობა მნიშვნელოვან წილად გამოწვეულია ახალი განივი სატრანსპორტო კავშირის არარსებობით. ახალი სატრანსპორტო კავშირი ითვალისწინებს აკაკი წერეთლის გამზირზე ორდონიანი სატრანსპორტო კვანძისა და რკინიგზის თავზე ესტაკადის მშენებლობას და ახალი ექვსზოლიანი მაგისტრალით ა.წერეთლის გამზირისა და ცოტნე დადიანის ქუჩის დაკავშირებას, ამით შეიქმნება ქალაქისათვის უმნიშვნელოვანესი განივი სატრანსპორტო კავშირი (საბურთალო-დიდუბე-ნაძალადევი-ლოტკინის მთა-თბილისის ზღვის დასვენების ზონა). პროექტის ავტორებია: არქიტექტორები - შ.ყავლაშვილი, ს.კაციტაძე, ა.კერესელიძე და თანაავტორები - ი.ყანდარელი, ი.მიხაილოვი.

აღსანიშნავია, რომ ასეთი დიდი მაგისტრალის მშენებლობა დედაქალაქის მჭიდროდ განაშენიანებულ ისტორიულ ქსოვილში დიდ კაპიტალდაბანდაბას მოითხოვს, დედაქალაქის დიდი მოცულობის და საბინაო და საზოგადოებრივი ფონდის ნგრევა, რისი შესაძლებლობაც ქალაქს უახლოეს წლებში არ ექნება. აქედან გამომდინარე გაჩნდა ახალი საპროექტო წინადადება (ავტორი: არქიტექტორი გ.შავდია), რომელიც საშუალებას მოგვცემს მნიშვნელოვნად მცირე ეკონომიური დანახარჯებით

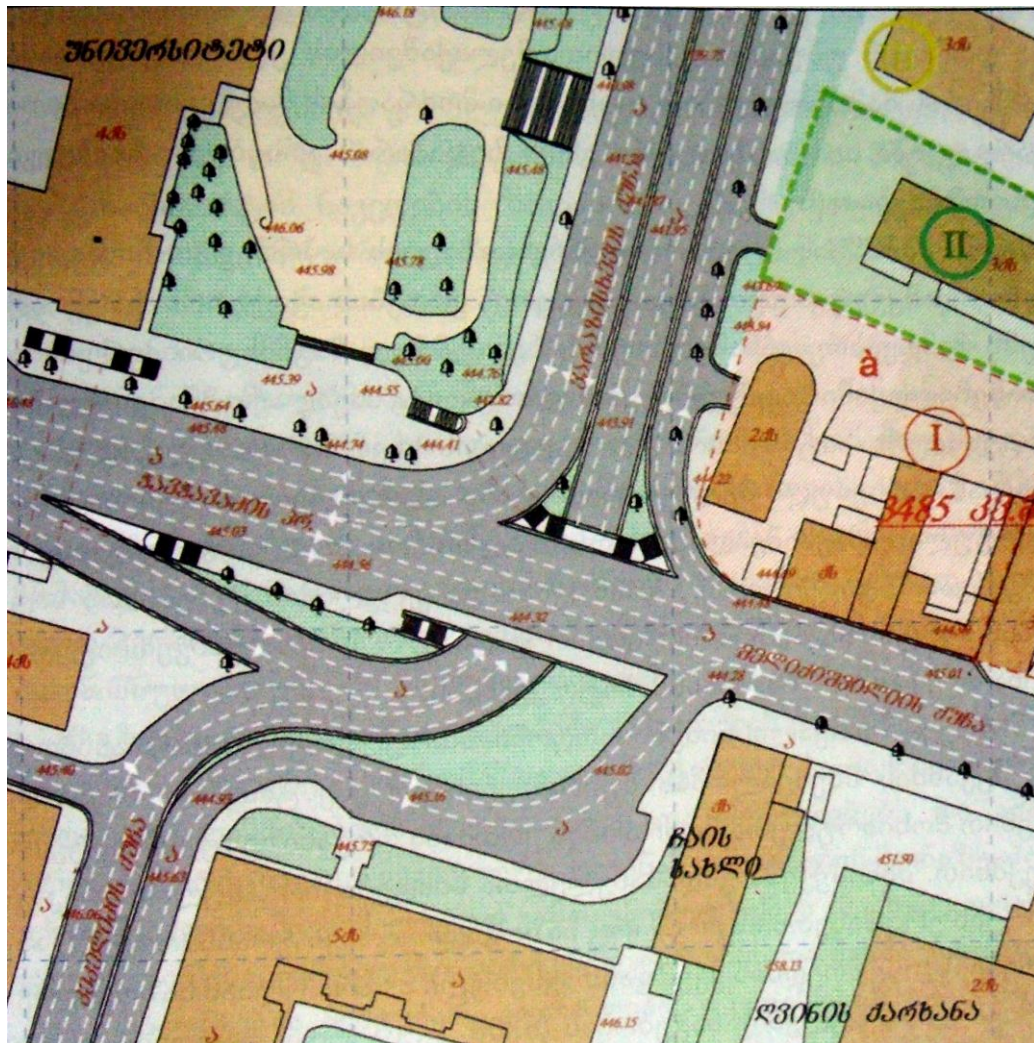
დავაკავშიროდ ერთმანეთთან რკინიგზის ორივე მხარეს არსებული ტერიტორიები, თუნდაც არც თუ ბოლომდე სრულყოფილი სახით.



ილუსტრაცია 78. განივი სატრანსპორტო მაგისტრალი ვახუშტი ბაგრატიონის ქუჩის გაგრძელებაზე.

საპროექტო მშენებლობა ითვალისწინებს შემდეგ სამუშაოებს: დამთავრდეს მშენებლობა რკინიგზის თავზე ესტაკადის ნაწილისა (ნაძალადევიდან დიდუბისკენ მიმავალი მიმართულების), რომლის მნიშვნელოვანი მონაკვეთიც (ასი გრძივი მეტრზე მეტი) უკვე აშენებულია და მშენებლობის

დასამთავრებლად საჭირო რკინაბეტონის ანაკრები კონსტრუქციებიც არსებობს. წერეთლის გამზირისა და ცოტნე დაიანის ქუჩის დაკავშირება ესტაკადასთან მოხდება არსებული ქუჩების (ვახუშტი ბაგრატიონის, ფოტის, მახინჯაურის და სხვა) გავლით და დამატებითი მცირე პანდუსის მშენებლობით. ასეთი მნიშვნელოვანი ღონისძიებებისათვის ძალიან მცირეა იმ რამოდენიმე საცხოვრებელი სახლის საბინაო ფონდის მოცულობა, რომლის აღებაც საჭირო გახდება. ამ საპროექტო წინადადების განხორციელებით გაიხსნება უახლოესი სატრანსპორტო კავშირი დიდუბესა და ნაძალადევის შორის. ეს კი უკვე ნიშნავს გენგეგმით გათვალისწინებული ქალაქისთვის უმნიშვნელოვანესი განივი სატრანსპორტო კავშირის ამოქმედებას.



ილუსტრაცია 79. სატრანსპორტო კვანძი ი.ჭავჭავაძის გამზირის და ვარაზისხევის ქუჩის გადაკვეთაზე.

ქალაქის მიღებული სატრანსპორტო სქემის განხორციელებისათვის პირველი რიგის მშენებლობის ობიექტს ყოველთვის წარმოადგენდა ორდონიანი სატრანსპორტო კვანძის მშენებლობა თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის წინა მოედანზე. ქალაქის გენგეგმის დამუშავების შედეგად, ამ სატრანსპორტო კვანძის გადაწყვეტის მრავალი ვარიანტი იქნა დამუშავებული. ყველა ამ ვარიანტის ხელახალი გაანალიზებით და დღევანდელ მოთხოვნათა გათვალისწინებით დამუშავდა სრულიად ახალი ვარიანტი სატრანსპორტო კვანძის გადაწყვეტისა (ავტორები: არქ. გ.შავდია, ნ.მიქაძე, ვ.მაისურაძე; ინჟ. ვ.მაჭავარიანი, ლ.მადლაბაშიანი). ქალაქის ცენტრალურ ზონაში ეს ერთ-ერთი ურთულესი სატრანსპორტო კვანძია. განსაკუთრებით კრიტიკული მდგომარეობა იქმნება პიკის საათებში. ჩატარებული გამოკვლევების შედეგად მიღებული მონაცემების მიხედვით კვანძის დატვირთვის დონემ პიკის საათებში მნიშვნელოვნად გადააჭარბა მისი დღევანდელი გამტარუნარიანობის შესაძლებლობას. წარმოდგენილი კვანძის საპროექტო გადაწყვეტა გულისხმობს ძირითადი სატრანსპორტო ნაკადების გადაკვეთის ორ დონეს, ტრანსპორტის გატარებას ჭავჭავაძის გამზირიდან ვარაზისხევის ქუჩაზე პანდუსების მოწყობით და მარცხენა მოხვევით გზაგამტარის ქვედა დონიდან უშუალო გასვლით: მელიქიშვილის ქუჩა - ჭავჭავაძის გამზირის მიმართულებით - უწყვეტი მოძრაობის მიღწევით და ხიდის ფარგლებში სამ-ზოლიანი გზის არსებული ნიშნულის შენარჩუნებით. პროექტი ითვალისწინებს ორდონიან სრულყოფილი სატრანსპორტო კვანძის მშენებლობას შუქნიშნების გარეშე ტრანსპორტისა და ფეხით მოსიარულეთა მოძრაობის ერთიანი ორგანიზებული სისტემის შექმნით.

საცობების განტვირთვისა და მოძრაობის მოწესრიგების მიზნით, თბილისის მერიამ, გმირთა მოედნისა და თამარაშვილის ქუჩის დამაკავშირებელი მაგისტრალის მშენებლობა 2009 წლის აგვისტოში დაიწყო. ევროპული სტანდარტების მიხედვით აშენებული გზის სიგრძე ოთხი კილომეტრია. პროექტის დასრულების შემდეგ, ვერეს ხეობა

რეკრიაციული ზონა გახდება და იქ ტყე-პარკი გაშენდება. ახალი გზა გარე-განათების სისტემითა და საგზაო ნიშნებით არის აღჭურვილი. მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნით, გზის ორივე მხარეს დამონტაჟდა ბეტონის თვალამრიდები. გზის ამ მონაკვეთზე სამუშაოები უკვე დასრულდა. გზის მშენებლობისას გამოიყვალა მაგისტრალური წყალსადენის, გაზსადენისა და კანალიზაციის სისტემები.



ილუსტრაცია 80. გმირთა მოედანი. რეკონსტრუქციის პროექტი.

ვერეს ხეობაში მოეწყო თანამედროვე ტექნოლოგიებით შესრულებული ბეტონის ხიმინჯებზე დამაგრებული გვირაბები. რეაბილიტაცია ჩაუტარდა ასევე გმირთა მოედნის გვირაბს, სადაც გამოიყვალა დაზიანებული გზის საფარი და განათების სისტემა. 2010 წლის ივნისში დასრულდა თამარაშვილის ქუჩიდან შემოსასვლელი მეორე გზის მონაკვეთის მშენებლობა. 2010 წლის ბოლოს დასრულდა ტელევიზიის მიმდებარედ კოსტავას ქუჩისა და გმირთა მოედნის კვანძის შემაერთებელი 150 მეტრიანი მონაკვეთისა და გმირთა მოედნის წრიდან კვანძზე ასასვლელი ასევე 150

მეტრიანი ესტაკადის მშენებლობა. კომუნიკაციების მოწესრიგებისა და ტერიტორიის გამწვანების შემდეგ, ვერეს ხეობა თავისი ინფრასტრუქტურით, უნიკალური გახდება, როგორც ტრანსპორტით მიმავალი მოქალაქეებისთვის, ისე ფეხით მოსიარულეთათვის.

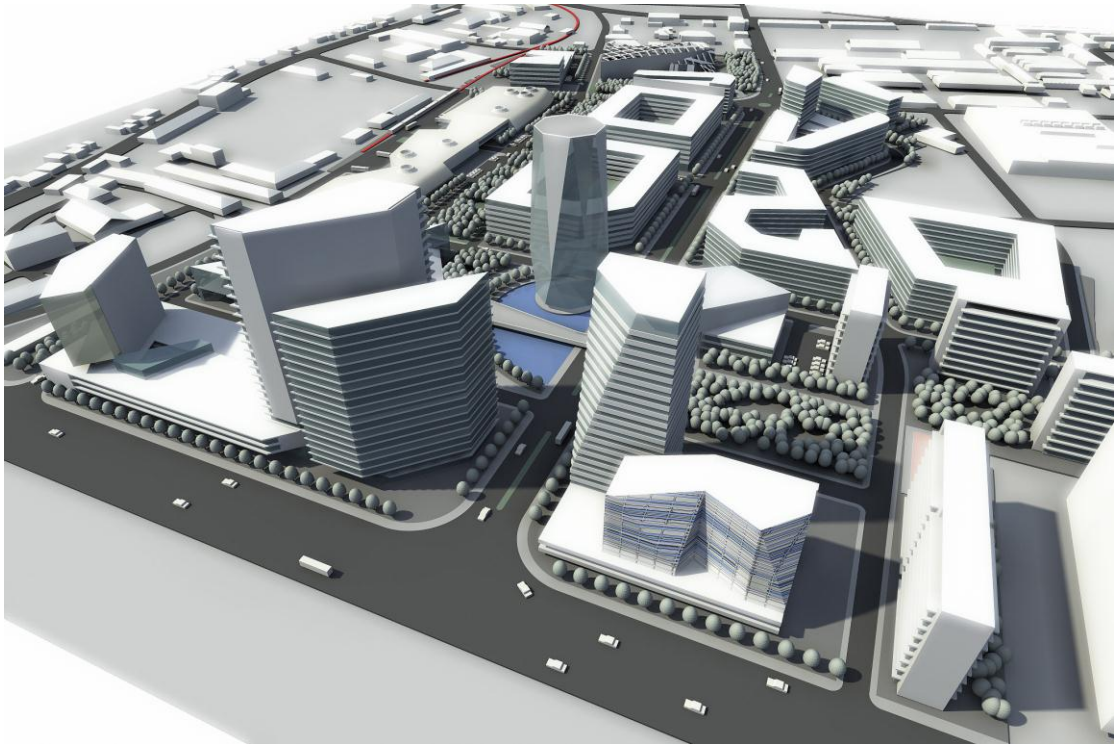


ილუსტრაცია 81. გმირთა მოედანი. რეკონსტრუქციის პროექტი. (სამომავლო ღამის ხედი).

ახლად დასრულებულმა გმირთა მოედნის ესტაკადამ საგრძნობლად განტვირთა საავტომობილო მოძრაობა, მაგრამ პიკის საათის დროს ჩვენი უდისციპლინო მძღოლების გამო ესტაკადების ასასვლელებთან იქმნება ხელოვნური საცობები.

ახალი გვირაბი, რომელიც ბარათაშვილის ხიდიდან, ორთაჭალას ჰესამდე არსებულ მონაკვეთს აერთიანებს 1 270 მეტრია. გვირაბის საშუალებით განტვირთა საავტომობილო მოძრაობა და რიყეზე არსებული 8 ჰექტარი ტერიტორია მთლიანად საფეხმავლო გახდა. აქ მოეწყობა თანამედროვე დიზაინის დასასვენებელი პარკი, ღია კაფე-ბარებითა და ამფითეატრით. გვირაბის ზედა ტერიტორია სრულად იქნება ათვისებული, ის გამწვანდება და დასასვენებელი პარკის ერთ-ერთი შემადგენელი ნაწილი

გახდება. რიყის რეკონსტრუქციის დასრულების შემდეგ, თბილისს კიდევ ერთი ლამაზი და თანამედროვე დასასვენებელი პარკი შეემატება.



ილუსტრაცია 82. ქ. წამებულის გამზირი , პერსპექტიული განვითარების ჩარჩო გეგმა.

ქ. თბილისში, ისანი-სამგორის რაიონში, ქეთევან წამებულის გამზირ №712-ში პერსპექტიული განვითარების გეგმა (შ.პ.ს.“იუ-ეი-დი“სტუდიას არქიტექტორთა ჯგუფი).ჩარჩო გეგმა. საპროექტო ტერიტორიის საერთო ფართობია – 174873,0 კვ.მ.

საპროექტო ტერიტორია წარმოადგენდა სამხედრო ნაწილს, რომელშიც განთავსებული იყო სამხედრო კაზარმები, საწყობები, ანგარები, პლაცები, სპორტული მოედნები და სხვადასხვა დანიშნულების სამხედრო ობიექტები. რომელთა სართულიანობა 1-2 სართულს შეადგენდა.

წარმოდგენილი ჩარჩო გეგმა მიზნად ისახავს საპროექტო ტერიტორიის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების შესაძლებლობების წარმოჩენას. ტერიტორიის ხელსაყრელი მდებარეობა და მასზე არსებული მცენარეთა საფარი იძლევა შესაძლებლობას, რომ მასზე განთავსდეს მაღალი ღირებულებითი კლასის, როგორც რაიონული ისე საქალაქო მნიშვნელობის

საზოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტები; შეიქმნას ეკოლოგიურად სუფთა საარსებო გარემო სხვადასხვა კლასის საცხოვრებელი ზონებისათვის; განვითარდეს მცირე საწარმოო და სასაწყობე მეურნეობა. ჩარჩო გეგმის შესაბამისად გათვალისწინებულია ცენტრალური (დერძული) ქუჩის გაყვანა ქეთევან წამებულის გამზირიდან დოდაშვილის ქუჩის მიმართულებით, რომელიც შეუერთდება ციხისძირის ქუჩისა და დოდაშვილის მოედნის შემაერთებელ საპროექტო გზას (ეს საპროექტო გზა წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ღერძს, რომელიც დაუკავშირდება ბოგდან ხმელნიცკის ქუჩასა და რუსთავის გზატკეცილს).



ილუსტრაცია 83. ქ. წამებულის გამზირი , პერსპექტიული განვითარების ჩარჩო გეგმა.

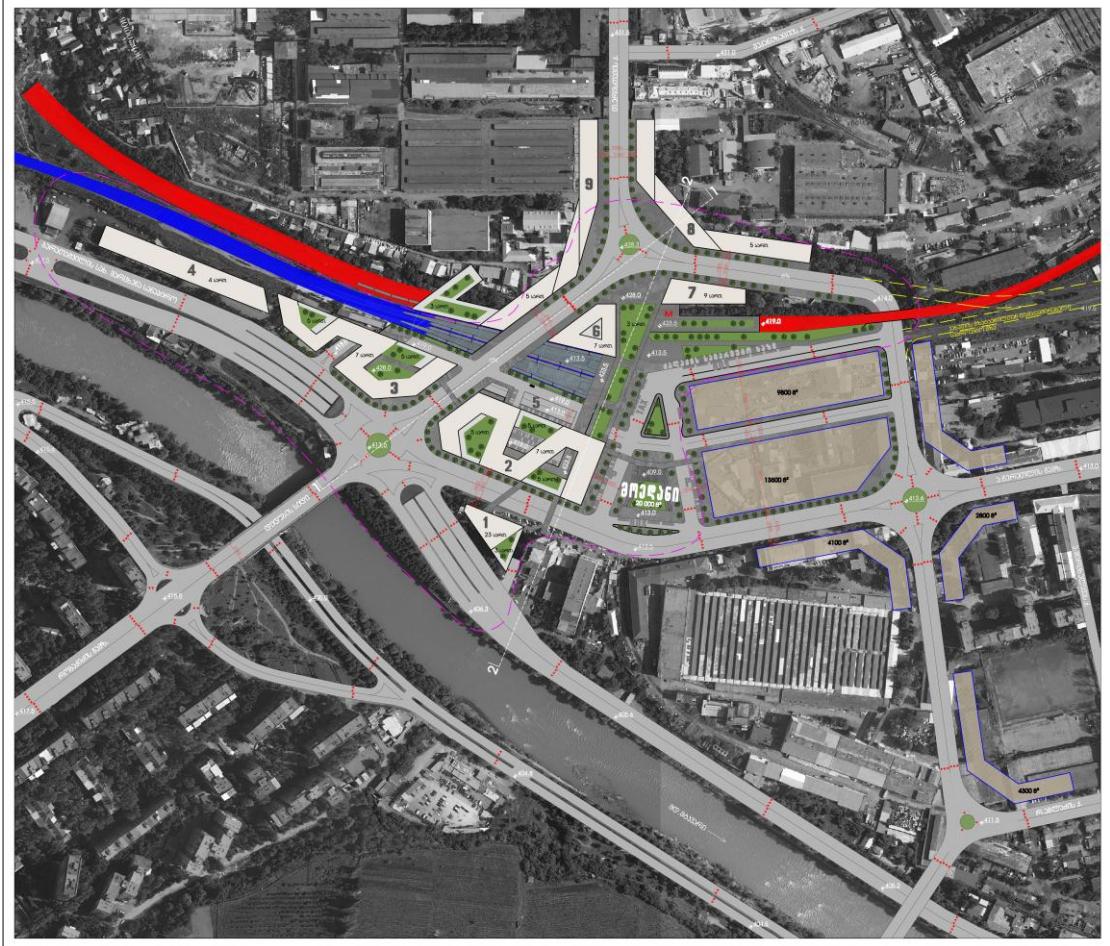
ღერძულ ქუჩას მიეზმება შიდა საკვარტალო (ლოკალური) ქუჩების სისტემა, რომელთაგან დიდი ნაწილი ემთხვევა არსებულ ქუჩათა ქსელს, ეს

გადაწყვეტა საშუალებას იძლევა მაქსიმალურად იქნას შენარჩუნებული ტერიტორიაზე არსებული მცენარეული საფარი. ასევე მოეწყობა საფეხმავლო ბილიკების სისტემა. ტრანსპორტის შეუფერხებელი გადაადგილებისთვის ქუჩების გადაკვეთაზე გათვალისწინებულია 2 ერთდონიანი სატრანსპორტო კვანძის მოწყობა. ტერიტორიის დახრილობა ღერძული ქუჩის გასწვრივ საშუალებას იძლევა მოხდეს მიწისქვეშა სივრცის მაქსიმალური ათვისება სხვადასხვა დონეზე (მიწისქვეშა ავტოსადგომების, საწყობების, სარდაფებისა და სხვა დამხმარე ფართებისათვის). ქუჩათა ქსელით საპროექტო ტერიტორია იყოფა 24 სექტორად (განაშენიანების რეგულირების გეგმით თითოეული სექტორი ასევე დაიყოფა რამდენიმე მიწის ნაკვეთად).

ქეთევან წამებულის გამზირის გასწვრივ გათვალისწინებულია მაღალი ინტენსივობის საზოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტების განთავსება მაქსიმალური ჯამური ფართობით – 109 000 მ². (დიდი სავაჭრო ცენტრი; კინოთეატრი; რესტორანი; ბანკი; მართვის დაწესებულება, ოფისი; სასტუმრო; ღია და დახურული ავტოსადგომები და სხვა), რომელიც დანარჩენი ზონებისგან გამოყოფილი იქნება რეკრეაციული ზონით, მასზე არსებული მცენარეული საფარი საშუალებას იძლევა მოეწყოს განვითარებული საპარკო სივრცე, სპორტული; საზღვებისა და ინტენსიური დასვენების სხვა ობიექტებით (სავაჭრო და საგამოფენო პავილიონები; შადრევნები; დეკორატიული აუზები; საბავშვო მოედნები; ატრაქციონები; ამფითეატრები; ჩოგბურთის კორტები; საკულტო ნაგებობა და სხვა).

ღერძული ქუჩის გასწვრივ განთავსდება შერეული ფუნქციის ობიექტები, მრავალბინიანი საცხოვრებელის დომინირებული სახეობით. საზოგადოებრივი ობიექტები განთავსდება შენობების დაბალ სართულებზე ქუჩის გასწვრივ ასევე გათვალისწინებულია სკოლამდელი და საშუალო ასაკის სასწავლო, სპორტული, სამედიცინო მომსახურების ობიექტების განთავსება.

დიდუბის, ვაგზლის მოედნის მიმდებარე ტერიტორიის პერსპექტიული განვითარების ჩარჩო გეგმა.(შ.პ.ს. “ურბანული დაგეგმარების თბილისის სააგენტო”-ს არქიტექტორთა ჯგუფი).



ილუსტრაცია 84. დიდუბის, ვაგზლის მოედნის მიმდებარე ტერიტორიის განვითარების ჩარჩო გეგმა.

დიდუბის, ვაგზლის მოედნის მიმდებარე ტერიტორიის პერსპექტიული განვითარების გეგმა წარმოადგენს ზოგადად ქალაქგეგმარებითი პროექტირების უწყვეტი პროცესის შემადგენელ ნაწილს და გენგეგმის მომდევნო იერარქიულ საფეხურს, რომელიც ემსახურება კონკრეტული ურბანული ერთეულის მიმართ კონცეპტუალური ხედვის ჩამოყალიბებას .

შემოვლითი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა ახალ ქალაქგეგმარებით რეალობას და შესაბამის ამოცანებს აჩენს ქალაქში.

რკინიგზა, რომელიც გრძივად კვეთდა თბილისს და გარშემორტყმული იყო უამრვი საწარმო-სამეურნეო ზონებით, გადასვლის შემდეგ ათავისუფლებს სამოცდაათამდე ჰექტარს ქალაქის ცენტრში, სატრანსპორტო თვალთაზრისით ყველაზე განვითარებულ (მეტრო, სანაპირო, მნიშვნელოვანი მაგისტრალები) უბანში.

უწყვეტი სარკინიგზო თაროს გაჩენამ დიდწილად განაპირობა ქალაქ-განახლების პროცესში მდ. მტკვრის მარცხენა და მარჯვენა საქალაქო ტერიტორიების მკვეთრი, არათანაბარი ურბანული განვითარება.

დღევანდელ ეტაპზე მთავარ ამოცანას სწორედ ორი - რკინიგზით გამიჯნული საქალაქო სივრცეს შორის არათანაბარი განვითარების მინიმალიზაცია წარმოადგენს.

აღნიშნული ტერიტორიების ურბანული განვითარების მთავარი პირობაა მათი რაციონალური ჩართვა ქალაქის საერთო სატრანსპორტო სისტემაში. ტერიტორია უნდა განვითარდეს ერთიანი ქალაქგეგმარებითი სისტემის სახით, მაღალინტენსივობის საზღვრებში, ტერიტორიის გამოყენებისა და განაშენიანების ძირითადი სახეობების ჩართვით.

მოსალოდნელია საპროექტო ზონაში ცალკეული გეგმარებითი ერთეულების, რკინიგზის გადატანის პარალელურად განვითარება. ასეთ შემთხვევებში, განსაკუთრებით მაღალია შეცდომის დაშვების რისკი, და სასურველია ამ გეგმარებით ერთეულებზე და კონცეპციაზე მუშაობა მიმდინარეობდეს ერთდროულად. ერთერთ ასეთ კვანძს წარმოადგენს დიდუბის ვაგზლის მოედანი და მისი მიმდებარე ტერიტორია.

დიდუბის ვაგზლის მიმდებარე ტერიტორია დღევანდელი სახით ჩამოყალიბდა უძრაობა-უკანონობის ხანაში და წარმოადგენს ერთერთ ყველაზე მოუწყობელ, ბინძურ და მოუხერხებელ ადგილს (სიტყვა “მოედნის” ხმარება უხერხულიცაა) თბილისში. სატრანსპორტო კავშირები საკმაოდ მწირი და არაორგანიზებულია, განსაკუთრებით მოედანზე, რომელიც გადატვირთულია ქაოტურად გაბნეული ჯიხურებით, ავტოვაგზლებით და ბაზრობით. წერეთლის გამზირისა და ერისთავის

ქუჩების გადაკვეთა მუდმივად გაჭედილია რომელიმე მიმართულებით, მიუხედავად ბოლო დროს ჩატარებული ღონისძიებებისა. ასევე გადატვირთულია ქუჩის მონაკვეთი აღნიშნულ კვეთასა და დიდმის ხიდს შორის.

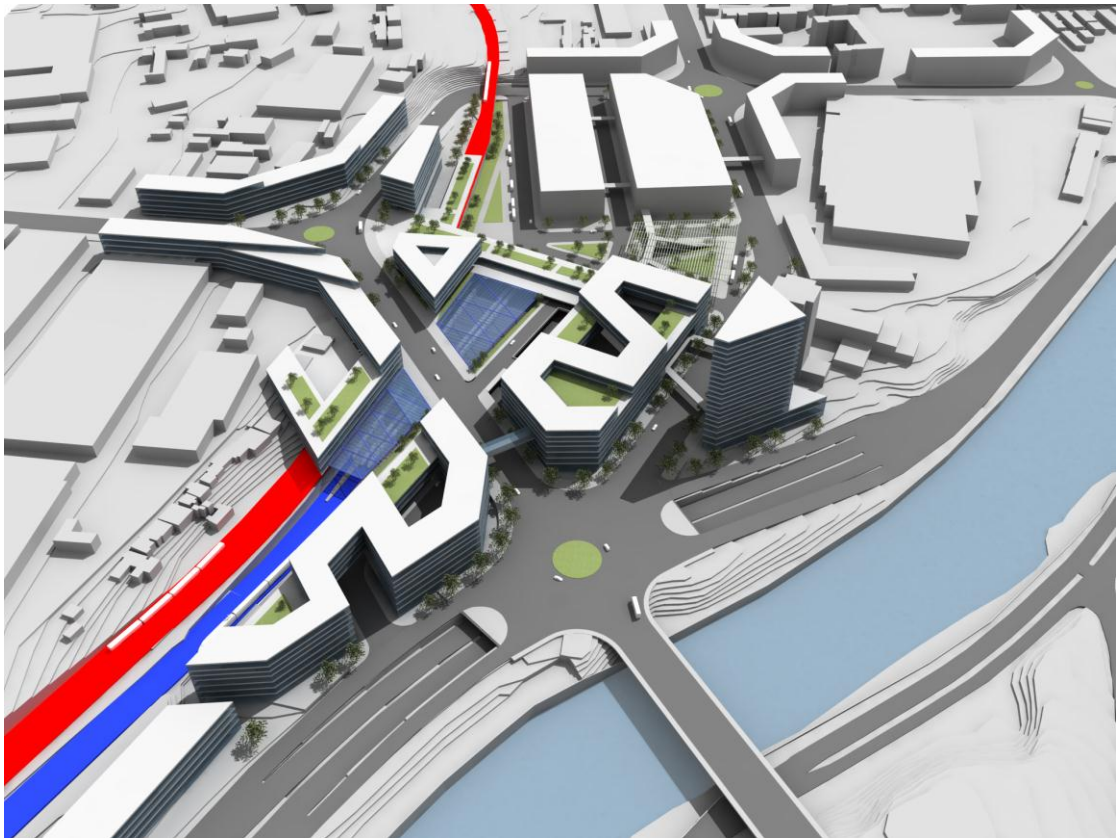
დღეს ტერიტორიაზე, გარდა მეტროს და რკინიგზის სადგურებისა თავმოყრილია უამრავი სხვადასხვა სიდიდის და მასშტაბის ბაზარი თუ ბაზრობა, უსისტემო ავტოსადგურები, ასევე უხვი რაოდენობით. ძველი, კარგა ხნის წინ გაჩერებული საწარმოები, ავტო გასამართი სადგურები, სხვადასხვა პროფილის “ცეხები”, სავაჭრო პავილიონები, სამორინეები, “სამთოქიმის” შენობა.. ერთი სიტყვით რომ ვთქვათ, სრულიად აპოკალიპტური გარემოა. დღევანდელი მდგომარეობის ანალიზმა წარმოაჩინა დიდუბის ვაგზლის მიმდებარე ტერიტორიების ურბანულად გაუაზრებელი ათვისების შედეგები და დაგვანახა გარემოს სივრცით - მხატვრული დეგრადირების რეალური სურათი. მიუხედავად ამისა კვანძის ურბანული მიზიდულობა ჩამოყალიბებულია მიწისზედა მეტროს სადგურის და რკინიგზის სადგურის არსებობით, რომელმაც ლოგიკურად მიიერთა დასავლეთის მიმართულების საქალაქთაშორისო სამარშრუტო სატრანსპორტო მიმოსვლის ფუნქციაც.

საპროექტო წიმადადების მიხედვით, ტერიტორია უნდა განვითარდეს ერთიანი ქალაქგეგმარებითი სისტემის ფარგლებში, როგორც მაღალი ინტენსივობის საქმიანი ზონა. მითუმეტეს, რომ სარკინიგზო მეურნეობის გადატანის პროექტი დღევანდელ ეტაპზე გულისხმობს ჩიხური სადგურების მოწყობას დიდუბესა და ნავთლულში. ამდენად დიდუბის ვაგზლის მოედნის მნიშვნელობა, როგორც ქალაქის ერთერთი კარიბჭის და საქმიანი ცენტრის, მნიშვნელოვნად მატულობს.

ერთ-ერთ მთავარ და უპირველეს ამოცანას კი წარმოადგენს ტერიტორიების სწორი, ლოგიკური და მხატვრული ღირებულებებით გამორჩეული სივრცითი ორგანიზება. საპროექტო ტერიტორიის სივრცით

გეგმარებითი პოტენციალის შეფასების შემდეგ პროექტში – ჩარჩო გეგმის ეტაპზე – მიღებული საპროექტო გადაწყვეტილებები და ხედვები .

მათში დიდუბის სადგური და მიმდებარე არეალი განხილულია, როგორც ქალაქის ერთერთი ლოკალური და თვითკმარი სატრანსპორტო კვანძი. იგი რაციონალურად არის მიერთებული მტკვრის მარცხენა და მარჯვენა სანაპიროებთან, ამ სანაპიროებთან დამაკავშირებელ ორ ახალ საპროექტო ხიდთან და დიდუბე-ნამაღაღვის მაგისტრალურ ქუჩებთან იმის გათვალისწინებით, რომ დიდუბის ვაგზლის მოედნის ურბანულმა კვანძმა თავიდან აიცილოს ტრანზიტული ნაკადები საერთო საქალაქო მიმართულებებიდან და დამატებით არ გადატვირთოს სადგურის არეალის და დილმის ხიდის ისედაც შეზღუდული გამტარუნარიანობა.



ილუსტრაცია 85. დიდუბის, ვაგზლის მოედნის მიმდებარე ტერიტორიის განვითარების ჩარჩო გეგმა.

რადგან საპროექტო ტერიტორია ტრადიციულად მრავლად არის დატვირთული საქმიანი და სავაჭრო ფუნქციებით, მათი შენარჩუნება-

დახვეწაც აუცილებელია ამ ურბანული კვანძის სამომავლო განვითარებისთვისაც. გარდა ამისა იგივე ტერიტორია ბუნებრივად ატარებს მსხვილი კომპლექსური სატრანსპორტო ცენტრის ჩამოყალიბების უნიკალურ შესაძლებლობებს. ამგვარი სატრანსპორტო ცენტრი, როგორც მთლიანი სივცით-გეგმარებითი სისტემა, გააერთიანოს სამივე სახეობის ტრანსპორტის – მეტროპოლიტენის, რკინიგზის და საავტომობილო – სამგზავრო ტრანსპორტის ფუნქციებს, მარალკომფორტულ პირობებს შეუქმნის მგზავრთნაკადების რაციონალურად გადაადგილებას. სწორედ ეს გახლავთ წარმოდგენილი პროექტის წამყვანი გეგმარებითი იდეაც, რომელსაც მთლიანად ემსახურება პროექტში შემოთავაზებული ტერიტორიის ზოგადი ფუნქციური ზონირების ვარიანტულობაც და ცალკეული ობიექტების სიმძლავრეებიც.

თბილისის რკინიგზის შემოვლითი პროექტის განხორციელებით გამოთავისუფლებული ტერიტორიას მრავალმხრივი განვითარების პერსპექტივა გააჩნია. რკინიგზის პროექტი ითვალისწინებს: 30 კმ ახალი ორადგილიანი მონაკვეთის მშენებლობას; 10 კმ რეაბილიტაციას; მეორე ლიანდაგის მშენებლობას; დამხმარე ინფრასტრუქტურის მოწყობას. პროექტის ძირითადი მიზნებია: ეკოლოგიური პრობლემების გადაჭრა, ქალაქის ცენტრალური ნაწილის განტვირთვა, რკინიგზით ხელოვნურად გაყოფილი ქალაქის გაერთიანება, ქალაქის სინქრონული განვითარება. სარკინიგზო მაგისტრალი თბილისის ზღვის გავლით გავა ქალაქიდან, შედეგად თავიდან ავიცილებთ: ეკოლოგიურ პრობლემებს, ქალაქის ორ ნაწილად გაყოფას. რკინიგზის გამოთავისუფლებული ტერიტორია დიდუბის რკინიგზის სადგურიდან ნავთლუდის სადგურამდე 100 ჰექტარს შეადგენს. გამოთავისუფლების შედეგად ელია, ჩუღურეთი, კუკია პირდაპირ დაუკავშირდება ქალაქის ცენტრალურ ნაწილს და ახლად შექმნილი თავისუფალი ტერიტორია თანამედროვე ცენტრის ფუნქციას შეიძენს.

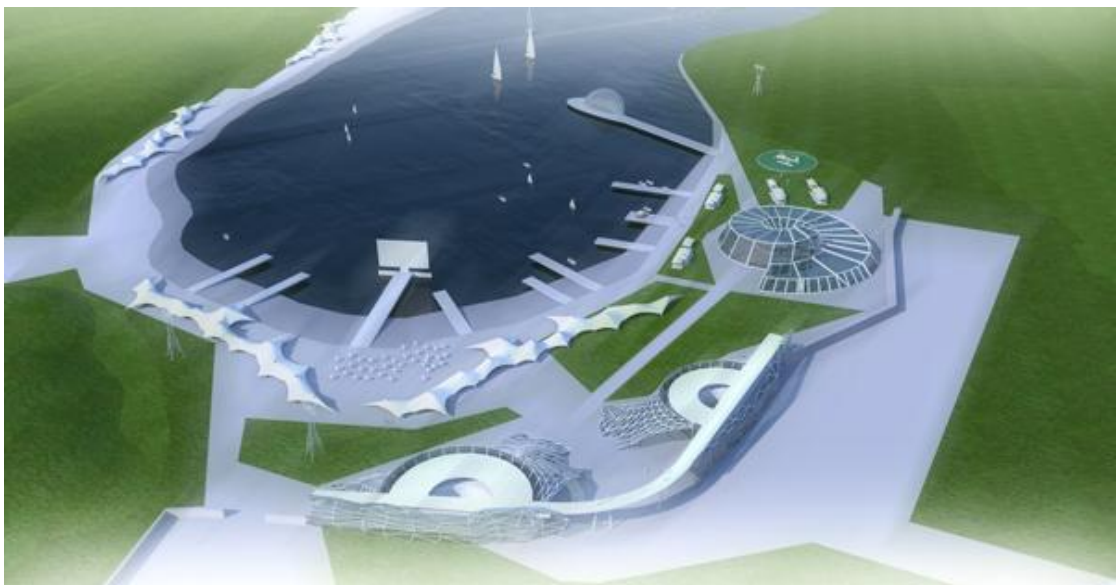


ილუსტრაცია 86. სადგური „ნავთლული“-ს პროექტი.



ილუსტრაცია 87. სადგური „დიდუბე“-ს პროექტი.

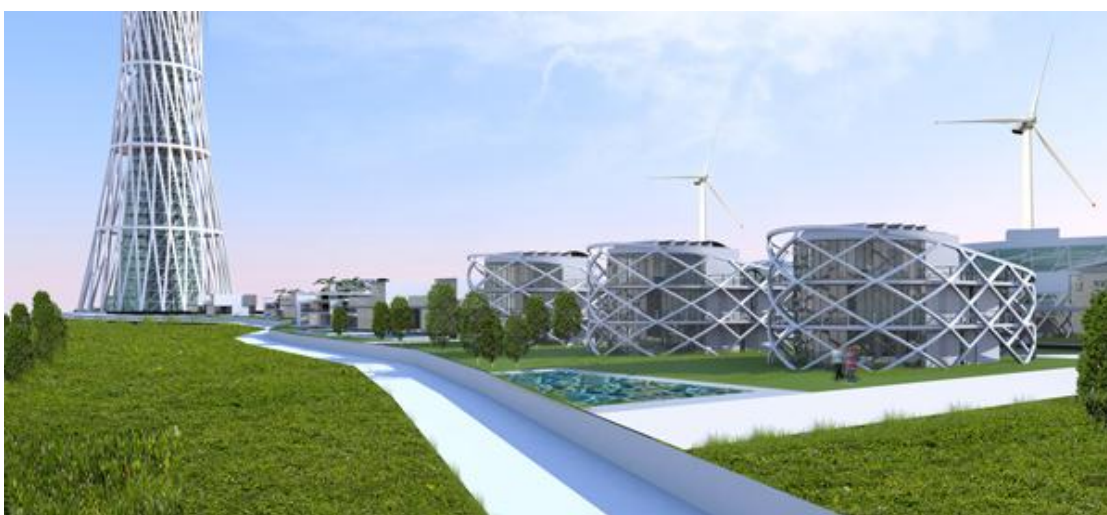
ყოფილი ნაგავსაყრელის ადგილას გლდანში მრავალფუნქციური კომპლექსის "თეთრი ტბა"-ს მშენებლობა დაიწყო. მშენებლობის პირველი ეტაპი 2011 წლის ზაფხულზე დასრულდება, მთლიანად კომპლექსი კი 2013 წლისათვის უნდა ჩაბარდეს. გლდანის დიდი ტბა და მისი მიმდებარე ტერიტორია რამდენიმე ზონად დაიყოფა, სადაც სხვადასხვა სარეკრეაციო და დასასვენებელი წერტილები განთავსდება. ამ პროექტის განხორციელების შემდეგ "გლდანის დიდი ტბა" და მისი მიმდებარე ტერიტორია ულამაზეს ადგილად გადაიქცევა. არქიტექტორმა დავით ცუცქირიძემ შეიმუშავა ტბის მიმდებარე ტერიტორიის კეთილმოწყობის გეგმა, რომლის განხორციელებითაც თბილისს შეემატება კიდევ ერთი ახალი ტიპის, კეთილმოწყობილი ტერიტორია. ეს ადგილი უახლოეს წარსულში მივარდნილი ნაგავსაყრელი იყო, არადა, ტბა, რომელსაც პროექტის ავტორთა გადაწყვეტილებით ამიერიდან "თეთრი ტბა" ეწოდება, სიდიდით სამჯერ აღემატება კუს ტბას, უხვთევზიანია, არაჩვეულებრივი მდებარეობითა და ლანდშაფტით გამოირჩევა. მისი მოწყობის მიზანმიმართულმა თბილისელები მშვენიერ საჩუქარს მიიღებენ. "თეთრი ტბის" მეორე მხარეს საცხოვრებელი ზონა გაშენდება, სადაც მაღალი კლასის ვილები და სასტუმრო აიგება.



ილუსტრაცია 88. პროექტი „თეთრი ტბა“, არქ. დ. ცუცქირიძე.



ილუსტრაცია 89. პროექტი „თეთრი ტბა“, არქ. დ. ცუცქირიძე.



ილუსტრაცია 90. პროექტი „თეთრი ტბა“, არქ. დ. ცუცქირიძე.

ასევე აღსანიშნავია ახალი მრავალსართულიანი და მრავალფუნქციური საცხოვრებელი კომპლექსების მშენებლობა. „არსის“ ახალი მრავალფუნქციური საცხოვრებელი კომპლექსი მდებარეობს ავლაბარში, შავი ზღვის ქუჩა №1-ში. საცხოვრებელი კომპლექსში განთავსდება: კეთილმოწყობილი ჩაკეტილი შიდა ეზო, ავტოსადგომები, კომერციული და სავაჭრო ფართები.

მრავალფუნქციური კომპლექსი “პატარა ავლაბარი” შედგება საცხოვრებელი, კომერციული და საოფისე ფართებისგან. მისი მშენებლობა

მიმდინარეობს ავლაბარში, ქეთევან წამებულის გამზირზე. კომპლექსიდან ხედი იშლება ძველ თბილისსა და მტკვარზე. კომპლექსში განთავსდება კეთილმოწყობილი შიდა ეზო და მიწისქვეშა ავტოსადგომი.



ილუსტრაცია 91. მრავალფუნქციური საცხოვრებელი კომპლექსი ავლაბარში.



ილუსტრაცია 92. სახხვრებელი კომპლექსი „პატარა ავლაბარი“.

„არსის“ ახალი საცხოვრებელი უბანი „ორთაქალის ტურფა“ მდებარეობს ორთაქალაში მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე, 5 დეკემბრის ქუჩის დასაწყისში. პროექტი ითვალისწინებს თბილისის ერთ-ერთ ძველ უბანში-ორთაქალაში ახალი საცხოვრებელი კომპლექსის მშენებლობას. აღნიშნული პროექტი მიზნად ისახავს ჩვენი ქვეყნის დედაქალაქის განვითარებისათვის ხელშეწყობას და მასში ნათლად ჩანს საცხოვრებელი სახლების მშენებლობის თანამედროვე მიდგომა. ახალი უბანი ორთაქალაში წარმოადგენს საცხოვრებელ კომპლექსს, რომელიც შედგება საცხოვრებელი სახლების, სავაჭრო ობიექტების, ბიზნეს ცენტრისა და სხვადასხვა სახის ადმინისტრაციული დანიშნულების შენობა-ნაგებობებისაგან. ტერასული ტიპის საცხოვრებელი სახლები აშენდება სანაპიროს გასწვრივ, სახლებს შორის განლაგდება შიდა ეზოები.



ილუსტრაცია 93. საცხოვრებელი კომპლექსი „ორთაქალის ტურფა“.

საცხოვრებელი კომპლექსი "ქარვასლის მოედანი" მდებარეობს ნაძალადევში, ცოტნე დადიანის გამზირზე, საზოგადოებრივ ცენტრ

"ქარვასლას" უკან. კომპლექსი მოიცავს რამოდენიმე საცხოვრებელ სახლს და მასში განთავსდება როგორც საცხოვრებელი, ასევე კომერციული და საოფისე ფართები. „ქარვასლის მოედანი“ პირველი საცხოვრებელი კომპლექსია საქართველოში, რომელშიც გაშენდება საზოგადოებრივი მოედანი. საზოგადოებრივ მოედანზე განთავსდება სარეკრეაციო ზონა და გასართობი დანიშნულების ობიექტები.



ილუსტრაცია 94. საცხოვრებელი კომპლექსი "ქარვასლის მოედანი".

თბილისში ამჟამად მიმდინარეობს ახალი „აფთაუნ თბილისი“ ბიზნეს და სავაჭრო ცენტრის მშენებლობა, რომელსაც სამშენებლო კომპანია „რაკინი“ აწარმოებს. ეს ფართომასშტაბიანი პროექტი პირველია, რომლის განხორციელებაც რაკინ დეველოპმენტმა საქართველოში დაიწყო. პროექტი გადაჭიმულია 72,836 ათას კვადრატულ მეტრზე და შედგება სავაჭრო ცენტრისგან, საცხოვრებელი კორპუსებისგან და საოფისე ცათამბჯენებისგან.

სამშენებლო კომპანიის „ფულ ჰაუზის“ მაღალი კლასის მრავალფუნქციური საცხოვრებელი კომპლექსი თბილისის ცენტრში, ვერაზე, ყაზბეგის ქუჩაზე შექმნის პრესტიჟულობის ყველა წინაპირობას.



ილუსტრაცია 95. მრავალფუნქციური კომპლექსი „ აფთაუნ თბილისი“.



ილუსტრაცია 96. მრავალფუნქციური კომპლექსი „ აფთაუნ თბილისი“.

ფასადის საუცხოო არქიტექტურული იერსახე სისადავითა და მოდერნისტული ელემენტების სიჭარბით გამოირჩევა და შეესაბამება მიმდებარე ტერიტორიაზე განლაგებულ, გასულ საუკუნეში აგებული შენობების არქიტექტურულ სტილს. აქ გათვალისწინებულია საფეხმავლო ქუჩის შექმნა, რომლის ორივე მხარეს განთავსდება საუკეთესო ბრენდების სავაჭრო ობიექტები, კაფე-ბარები, გაკეთდება მწვანე ზონა, მოეწყობა გართობისა და დასვენებისათვის საჭირო ინფრასტრუქტურა. ორ ბლოკად გაყოფილი შენობის დაბალ სართულებზე განთავსდება საოფისე ფართები, რომლებიც ერთმანეთთან დაკავშირებული იქნება მინის გადასასვლელი ხიდით.



ილუსტრაცია 97. საცხოვრებელი კომპლექსი „ფულ ჰაუს ყაზბეგი“.

ამავე კომპანიის პროექტი „თაუნ ჰაუს სოლოლაკი“ აშენდება თბილისის ერთ-ერთ ძველ უბანში - სოლოლაკში, დავითაშვილის ქუჩაზე. ახალი საცხოვრებელი კომპლექსი აღჭურვილი იქნება სრულყოფილი საუბნო ინფრასტრუქტურით და შედგება რამდენიმე საცხოვრებელი სახლის, სავაჭრო ობიექტების და სხვა დანიშნულების შენობა-ნაგებობისაგან. სარეკრეაციო ზონაზე ორიენტირებული ფასადები

გამოირჩევა საკმაოდ დიდი მოცულობის ვიტრინებით, აგრეთვე აივნის მინის მოაჯირებით, რაც მაცხოვრებელს მწვანე გარემოსთან მეტი კონტაქტის საშუალებას აძლევს. ქვითა და ხით მოპირკეთებულ ფასადს, კეთილმოწყობილ, შადრევნებითა და შიდა მდინარეებით უნიკალურად გაფორმებულ ეზოს საცხოვრებელი კომპლექსი სრულ ჰარმონიაში მოყავს.



ილუსტრაცია 98. საცხოვრებელი კომპლექსი „თაუნ ჰაუს სოლოლაკი“.

„ოლიმპიური ვარსკვლავი 21-ე საუკუნის თბილისის ახალი ცენტრი“ შენდება ახალ ადმინისტრაციულ მოედანზე (კოსტავას და საბურთალოს ქუჩების კვეთაზე). არქიტექტორი: ლევან აბდალაძე. პროექტში შედის: 22 სართულიანი მრავალფუნქციური კომპლექსი, 4 სართულიანი სავაჭრო ცენტრი, ავტოსადგომი კომპლექსის ქვედა დონეზე.

კომპანია "ოლიმპიური ვარსკვლავი" იწყებს პირველ სპორტულ-საცხოვრებელ კომპლექსის მშენებლობას საქართველოში საბურთალოს ყოფილი ბაზრის ტერიტორიაზე. არქიტექტორი: ლევან აბდალაძე. კომპლექსი შემადგენლობაში შედის: სპორტული დარბაზები და საცურაო

აუზი, 28 სართულიანი საოფისე შენობა საკონფერენციო დარბაზებით, კვების ბლოკებითა და მოხერხებული საოფისე ფართებით, 4 სართულიანი კომერციული ცენტრი, მიწისქვეშა და მიწისზედა ავტოსადგომი.



ილუსტრაცია 99. მრავალფუნქციური კომპლექსი, (კოსტავას და საბურთალოს ქ. შორის).



ილუსტრაცია 100. მრავალფუნქციური კომპლექსი ორთოქალაში.



ილუსტრაცია 101. სპორტულ-საცხოვრებელი კომპლექსი, (ყოფილი საბურთალოს ბაზარი).

ამავე კომპანიის მრავალფუნქციური კომპლექსი ორთაჭალაში, არქიტექტორები: ირაკლი მაჭარაშვილი, თამაზ სიხარულიძე. კომპლექსი შემადგელობაში შედის: 16 სართულიანი მრავალფუნქციური კომპლექსი, მოხერხებული საოფისე ფართები, კომერციული ფართები საცხოვრებელი ბლოკის პირველ სართულსა და კომერციულ ცენტრში, კეთილმოწყობილი ეზო და ავტოსადგომი შენობის ქვედა დონეზე.



ილუსტრაცია 102. საცხოვრებელი სახლი (ამაღლების ქ.), არქ. მ. ჩხაიძე.



ილუსტრაცია 103. საცხოვრებელი კომპლექსი (ყიფიანის ქ.35), არქ. გ. სულაბერიძე.



ილუსტრაცია 104. საცხოვრებელი კომპლექსი (ყიფიანის ქ.35), არქ. გ. სულაბერიძე.



ილუსტრაცია 105. სავაჭრო ცენტრი „ქარვასლა“ (დადიანის გამზირი).

საცხოვრებელი სახლი ამაღლების ქუჩაზე, (არქ. მ. ჩხაიძე.) წარმოადგენს ქალაქის ისტორიულ უბანში ორგანული შერწყმის ერთ-ერთ საუკეთესო მაგალითს. ასევე აღსანიშნავია საცხოვრებელი კომპლექსი ყიფიანის ქუჩაზე -№35, (არქ. გ.სულაბერიძე). იგი ძველი თბილისის არქიტექტურის თანამედროვე ინტერპრეტაციის ერთ-ერთი წარმატებული მაგალითია. სავაჭრო ცენტრი „ქარვასლა“ დადიანის გამზირზე თავისი ორიგინალურად გადაწყვეტილი ფასადით გამორჩევა ქალაქის სხვა ახალი თანამედროვე შენობებისგან.

ზემოთ განხილული თბილისის საპროექტო წინადადებების და უკვე განხორციელებული მშენებლობების თანამედროვე მაგალითები შეუქმნის, ან უკვე ნაწილობრივად შეუქმნა ქალაქს განვითარების ახალ ეტაპზე კომფორტული გარემო და განსაკუთრებული ხიზლი.

დასკვნა

1. თბილისმა გაიარა განვითარების ხანგრძლივი და რთული გზა ენეოლითის ეპოქის დასახლებიდან თანამედროვე მსხვილ ადმინისტრაციულ, კულტურულ და სამრეწველო ცენტრამდე. პირველი მსხვილი ქალაქთმშენებლობითი მოსამზადებელი სამუშაოები მცხეთიდან დედაქალაქის გადმოტანასთანაა დაკავშირებულია (V საუკუნის მეორე ნახევარი, VI საუკუნის დასაწყისი). ამ პერიოდისთვის ფუძე ეყრება ქალაქთმშენებლობით სტრუქტურას, რომელიც მომდევნო საუკუნეებში ვითარდება. IV საუკუნის თბილისის ქალაქთმშენებლობით ფუძეს წარმოადგენდა: მტკვრის საპირისპირო ნაპირებზე მყოფი ციხე-სიმაგრეები - ნარიყალა, ისანი და გარშემორტყმული კედლებით, მთავარი ბირთვი, კალა. მთავარი სივრცით-კომპოზიციური ღერძები ამჟამადაც შენარჩუნებულია: მტკვრის გასწვრივ და პერპენდიკულარული, ნარიყალა - მეტეხის მიმართულებით.

XIII საუკუნის შუიდან, XVII საუკუნის მეორე ნახევრამდე, თბილისის საზღვრები პრაქტიკულად არ შეცვლილა. მხოლოდ XVII საუკუნის მეორე და XVIII საუკუნის პირველი ნახევრებიდან თბილისი ისევ სწრაფად შენდება და ზრდის თავის საზღვრებს. ამ პერიოდში გამოვლინდა თბილისის ტერიტორიის ზრდის ტენდენცია ჩრდილოეთის მიმართულებით. განაშენიანება, რომელმაც ჩვენამდე მოაღწია უმეტესად XIX საუკუნით თარიღდება, ძველი ქალაქის უმეტეს რაიონში (კალა) შენარჩუნდა ქუჩების შუასაუკუნოვანი გეგმარება. დაგეგმარების და განაშენიანების მხრივ თბილისი ისევე, როგორც მთელი შუა საუკუნეების მანძილზე, იმ დროის სხვა ფეოდალური ქალაქების მსგავსი იყო – ვიწრო ქუჩების არარეგულარული ქსელით. ქალაქის განაშენიანება მდინარისკენ იყო მიმართული, განპირობებული არსებული რელიეფის თავისებურებით. ქალაქს არ გააჩნდა სარეკრიაციო ზონები. ფუნქციური თვალსაზრისით კი,

ძირითადი საზოგადოებრივი დანიშნულების ნაგებობები გალავნის შიგნით იმყოფებოდა.

2. 1801 წლიდან, ქართლისა და კახეთის რუსეთის იმპერიაზე მიერთების შემდეგ, იწყება თბილისის ისტორიის „განსაკუთრებული“ პერიოდი. ახალი პოლიტიკური, სოციალური, კულტურული და ეკონომიკური ძვრები ცვლიან ქალაქის საზღვრებს და მის იერსახეს. ქალაქის ზრდა მიმდინარეობდა ჩრდილოეთის მიმართულებით მტკვრის ორივე ნაპირზე. XIX საუკუნის შუა წლებში თბილისის ცენტრიც ჩრდილოეთისკენ იწევს და პრაქტიკულად ახლიდან იქმნება, ყოფილი ცენტრი - კალა კი, მხოლოდ სავაჭრო ცენტრის ფუნქციებს ინაჩუნებს. ახალი რაიონების გეგმარებითი სქემა, უმეტესად, დღემდე შენარჩუნდა.

განაშენიანების მხრივ, ძველი თბილისის გეგმარებისგან განსხვავებით, რომელიც ქუჩების, შესახვევებისა და ჩიხების ჩახლართული, ქაოტური ქსელისგან შედგებოდა, XIX საუკუნის მშენებლობა გარკვეულ წესებს დაუმორჩილეს. თბილისის მშენებლობაში პირველად ჩნდება გეგმიურობა, სავალდებულო წესები და ნორმები. ახალი უბნები წინასწარ იგეგმებოდა, წესდებოდა ქუჩების მიმართულება, სიგანე. ეს ყველაზე კარგათ გამოვლინდა სოლოლაკის და რუსთაველის (გოლოვინის) პროსპექტის უბნების განაშენიანებაზე. ახალი კვარტლების მშენებლობისას დაცულია წითელი ხაზები. მაგრამ ჯერ-ჯერობით არ არსებობდა თბილისის ერთიანი გეგმა, ქალაქგეგმარებითი ხუროთმოძღვრული იდეა.

3. საბჭოთა წყობის დანერგვამ საქართველოში, მოიტანა მშენებლობის ახალი ტემპები. მიწაზე კერძო საკუთრების მოსპობამ, საცხოვრებელი ფონდის განსაზოგადოებამ, უკვე პირველივე წლებში მისცა რიგი ქალაქმშენებლობითი რეფორმების გატარების საშუალება. თბილისის საბჭოთა ქალაქმშენებლობის განვითარების პირველივე ეტაპზე ჩაისახა ტენდენციები, რომლებმაც განსაზღვრეს სოციალური, ტექნიკური, ეკონომიკური და ესთეტიური ამოცანების გადაჭრის გზები.

1934 წელს დასრულდა თბილისის რეკონსტრუქციის და განვითარების პირველი გენერალური გეგმის დამუშავება, რომელმაც მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა თბილისის ქალაქთმშენებლობით გარდაქმნაში. ომამდელ პერიოდში ჩატარებულმა სამუშაოებმა ბევრად გააუმჯობესეს ქალაქის გეგმარებითი სტრუქტურა, მისი ცალკეული ნაწილების ურთიერთკავშირი.

XX საუკუნის ორმოცდაათიანი წლების მეორე ნახევარში, ხდება საბჭოთა ქალაქგეგმარების შემოქმედებითი პოზიციების რადიკალური ცვლილება - გადასვლა მასიურ, ტიპურ მშენებლობაზე. პირველი მსხვილი საცხოვრებელი რაიონების საბურთალო, დილომი, ნავთლულში და ღრმა დელეს მშენებლობამ მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა თბილისელების საცხოვრებელი პირობები, ამასთან ერთად, ამ საცხოვრებელ რაიონებს ის უარყოფითი ნიშნებიც ჰქონდა, რომლებიც ესთეტიკური მხარის შეუფასებლობაში გამოვლინდა და რაც აგრეთვე დამახასიათებელია იმ დროის საცხოვრებელ მასივთა მშენებლობისათვის.

1969 წელს დასრულდა ახალი, თბილისის 1970 – 2000 წ.წ., განვითარებისა და რეკონსტრუქციის რიგით მესამე გენერალურ გეგმაზე მუშაობა, რომლის თანახმადაც დაიწყო მსხვილი სამშენებლო სამუშაოები. იგი ასახავს მთელი საბჭოთა ეტაპის ქალაქთმშენებლობის განვითარების თავისებურებებს, გეგმარებითი ღონისძიებების მასშტაბურებას, საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი ნაგებობების ფართო ფრონტით მშენებლობას. ამ პერიოდში თბილისში, ისევე როგორც საბჭოთა კავშირის სხვა ქალაქებში, გეგმარებისა და მშენებლობის პრაქტიკაში გამოიყენება სავაჭრო-საყოფაცხოვრებო მომსახურების საფეხურეობრივი სისტემა, რომელიც დამოკიდებულია ქალაქთმშენებლობაში მიღებულ სტრუქტურაზე (მიკრორაიონი - საცხოვრებელი რაიონი - ქალაქი), რომელმაც დასბამი მისცა საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი შენობების ტიპიზაციის განვითარებას, მშენებლობაში ინდუსტრიალური მეთოდებით გამოყენებას.

4. 1979 წელს დედაქალაქში 830,000 კვ.მ. საბინაო ფართი აშენდა, რაც ათ წელიწადში - 1989 წლისათვის ერთ მილიონამდე გაიზარდა. ჩატარებული სამუშაოების კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ ყველაზე მაღალი საცხოვრებელი ფონდის სიმჭიდროვით და მოსახლეობის რაოდენობით 1 ჰექტარზე გამორჩევა „გლდანი“-ს და „ვარკეთილი-III“-ის და „ზემო ფონიჭალა“-ს საცხოვრებელი მასივები, სადაც მათი საცხოვრებელი ფონდის სიმჭიდროვე აღემატება 4300 კვ.მ 1ჰექტარზე. ეს მდგომარეობა განპირობებულია ამ საცხოვრებელი რაონების იმ დროინდელი მშენებლობების ცალკეული დარღვევებით, რომლებიც გამოიხატებოდა პროექტებში არსებული ზოგიერთი წინადადებების უარყოფით და დამატებითი საცხოვრებელი კორპუსების მშენებლობით. შედარებით დაბალი საცხოვრებელი ფონდის სიმჭიდროვით გამოირჩევა შემდეგი საცხოვრებელი რაიონები: „ქვემო ფონიჭალა“, „ნუცუბიძის პლატო“ „დიდი დილომი“- ს I,II, III და IV მიკრორაონები. საშუალო სიმჭიდროვის მაჩვენებლებით გამორჩევა „თემქა“-ს, „მუხიანი“-ს, „ვაზის უბანი“-ს საცხოვრებელი რაიონები, სადაც საცხოვრებელი ფონდის სიმჭიდროვე მერყეობს 3800 -4300 კვ.მ. 1 ჰექტარზე და შესაბამისად საშუალო სიმჭიდროვეც განისაზღვრება 300- დე მოს./1ჰა. აქვე უნდა ავლნიშნოდ, რომ „საბურთალო“-ს, „დიღმის მასივი“-ს და „მესამე მასივი“-ს საცხოვრებელ რაიონებს გააჩნია დამატებითი საცხოვრებელი ფონდის გაზრდის რეზერვები დაბალი 4-5 სართულიანი ამორტიზირებული განაშენიანების გაუქმების ხარჯზე და მათ ადგილას მაღალსართულიანი საცხოვრებელი კომპლექსების ჩანაცვლებით.

აღსანიშნავია ისიც, რომ ქალაქის 1945-1990 წლების საცხოვრებელი რაიონები განიცდიან საზოგადოებრივ-კულტურულ-სავაჭრო-საყოფაცხოვრებო ცენტრების და რაონული მნიშვნელობის პარკების ნაკლებობას, რომელიც გამოწვეულია არსებული დეტალური დაგეგმარების პროექტების ზოგიერთი წინადადებების უარყოფით და ასევე მათი მშენებლობების პროცესის დაუსრულებლობით.

5. დაგეგმარების პრინციპების თვალსაზრისით თბილისის პირველი საცხოვრებელი რაიონები „საბურთალო“ და „მესამე მასივი“ გამოირჩევა სქემატურობით, საცხოვრებელი სახლების მექანიკური განთავსებით. საცხოვრებელ სახლებს არ გააჩნია მყუდრო შიდა ეზოები, რაიონებს ასევე არ აქვს გამოკვეთილი საზოგადოებრივი ცენტრი. განსაკუთრებით უღიმღამო არქიტექტურული იერსახით დღეს გამოირჩევა „მესამე მასივი“-ს საცხოვრებელი რაიონი, რომელიც ძირითადათ 4-5 სართულიანი პანელოვანი ამორტიზირებული, ექსპლუატაციიდან ვადა გასულებისგან საცხოვრებელი სახლებისგან შესდგება. შედარებით უკეთესად იყო დაპროექტებული და აშენებული „დიდმის საცხოვრებელი მასივი“, რომელიც ოთხი მიკრორაიონისაგან და ორი საცხოვრებელ კვარტალისაგან შედგება. ყოველი მათგანი კულტურულ-საყოფაცხოვრებო დანიშნულების დაწესებულებებით გაერთიანებულ საცხოვრებელ კომპლექსს შეადგენს. ამ საცხოვრებელ რაიონში კარგათ არის გამოკვეთილი მომსახურების სისტემის პირველი ორი საფეხური: ყოველდღიური და პერიოდული. აქ საცხოვრებელი კორპუსების ირგვლივ გაჩნდა შიდა ეზოები, საბავშვო ბაღები და სკოლა განთავსებულია ცალკე მდებარე გამწვანებულ ტერიტორიებზე, რომლებიც გამოყოფილია საცხოვრებელი ზონიდან შიდა საკვარტალო ქუჩებით. ეს რაიონი უფრო მოწესრიგებულია ქუჩების სატრანსპორტო სქემის ქსელის განაწილების თვალსაზრისითაც.

6. 70-ანი წლების ერთერთი პირველი საცხოვრებელი მასივი „გლდანი“ გამოირჩევა ხაზოვანი განვითარების საზოგადოებრივ-სავაჭრო და ადმინისტრაციულ ცენტრით, რომლის ორივე მხარეს განლაგებულია საცხოვრებელი მიკრორაიონები. ასეთი პრინციპით დაგეგმარებული საცხოვრებელი რაიონი იმ დროის ერთ-ერთ ნოვატორულ იდეათ ითვლებოდა. საზოგადოებრივ ცენტრს პროექტის მიხედვით გააჩნდა ასევე განივი საქვეითო მოძრაობის გადასავლელელები, რომლებიც მიკრორაიონების მოსახლეობას პირდაპირ აკავშირებდა მასთან. დღესდღეობით აშენებულია მხოლოდ ცენტრის ერთ-ერთი ნაწილი დანარჩენი ტერიტორია კი დარჩა

ნაწილობრივად აუთვისებელი. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ „გლდანის“ ცენტრი გადატვირთულია მოსახლეობით პიკის საათებში, რაც გარკვეულ დისკომფორტს იწვევს. „გლდანში“ კარგათ გამოიკვეთა მომსახურების პირველი სამი საფეხური: ყოველდღიური, პერიოდული და ეპიზოდური. 80-იანი წლებში გრძელდება დაპროექტება და მშენებლობა თბილისის სხვა მსხვილი საცხოვრებელი მასივებისა. აღსანიშნავია საცხოვრებელი რაიონი „თემქა“, რომელიც ასევე როგორც „გლდანი“-ს მასივის პროექტის მიხედვით გააჩნდა გრძივი საზოგადოებრივ-სავაჭრო ცენტრი განივი კავშირებით მიკრორაიონებზე, მაგრამ „გლდანთან“ განსხვავებით „თემქა“ განლაგდა რთულ რელიეფზე, რაიონის ცენტრი კი თავსდებოდა მიკრორაიონებს შორის არსებულ ხევში, რომელიც ამავე დროსაც სარეკრიაციო როლსაც შეასრულებდა „თემქის“ მიკრორაიონებისთვის. მიუხედავად პროექტის ავტორების ამ საცხოვრებელი რაიონის კეთილმოწყობის დადებითი მცდელობისა ცენტრის მშენებლობა არ განხორციელდა, ამით დაირღვა მისი ფუნქციური თვისებები და ფაქტიურად მოწყდა საქალაქო ცხოვრებიდან.

რაც ეხება „ვარკეთილი III“-ის საცხოვრებელ რაიონს, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ განხორციელებულია პროექტის მიხედვით, მაგრამ ამავე დროს პროექტში არსებული ბევრი წინადადებების უარყოფით. ამის შედეგად რაიონს მოაკლდა სარეკრიაციო ზონები, სპორტულ-გამაჯანსაღებელი კომპლექსები. საცხოვრებელი სახლების ჯგუფები აქ ქმნიან შეკრულ მყუდრო ეზოებს, რომლებიც უკავშირდება ერთმანეთს როგორც შიდა სამანქანო ქუჩების ქსელით, ასევე უამრავი საქვეითო მოძრაობის ქუჩებით.

1970-1990 წლებში თბილისში პროექტირდება და შენდება უამრავი ახალი საცხოვრებელი მასივები, ხშირ შემთხვევაში მშენებლობა მიმდინარეობს საპროექტო წინადადებების ნაწილობრივ გაუთვალისწინებლობით, რამაც მიყვანა ეს რაიონები არქიტექტურული და ფუნქციური თვალსაზრისით დაუსრულებელ ორგანიზმებად. დღეს

საჭიროა მათი გაკეთილშობილება: ახალი სარეკრიაციო ზონების შექმნა, საბავშვო და სპორტული ზონების კეთილმოწყობა და მოწესრიგება, ახალი საზოგადოებრივი და სავაჭრო ცენტრების შექმნა, საცხოვრებელი სახლების რეკონსტრუქცია.

7. ასევე უნდა ავღნიშნოთ, რომ საქართველოს ქალაქებისთვის, რობლებიც განლაგებულნი არიან, როგორც წესი, რთულ რელიეფზე, უდიდესი მნიშვნელობა აქვს საცხოვრებელი რაიონების ციცაბო ფერდობებზე გაშენების მცდელობას. საინტერესო საპროექტო წინადადებებით გამოირჩევიან თბილისის „ბაგების“ და „მუხიანის“ საცხოვრებელი რაიონების პროექტები. „ბაგები“-ს პროექტი აღსანიშნავია კასკადური ტიპის და წერტილოვანი მრავალსართულიანი კომუნიკაციური საცხოვრებელი სახლებით, „მუხიანი“-ს პროექტი კი საკომუნიკაციო მექანიკური ტრანსპორტით. ასეთი ტიპის დაგეგმარებით გათვალისწინებულია ფერდობიანი ტერიტორიების მაქსიმალური ათვისება, კომფორტული და ეკონომიური კავშირების შექმნა მიკრორაონებს შორის, საცხოვრებელი ფონდის გაზრდა.

8. თბილისის 1970 წლის გენერალური გეგმა, რომელსაც 2000 წლამდე უნდა ემოქმედა, არავის უარყვია, მაგრამ 1992 წლიდან დაიწყო მისი პირდაპირი, სისტემური და მეტწილად უხეში დარღვევები. ქალაქის ისტორიულ ნაწილში, დარღვევები ახალი უმასშტაბო ჩარევებით გამოიხატებოდა. იზრდებოდა განაშენიანების სიმჭიდროვე და სართულიანობა, ირღვეოდა ცენტრის საუკუნეთა განმავლობაში ჩამოყალიბებული ქუჩების ქსელი. ქალაქის განვითარების ინდიკატორების და ქალაქთმშენებლობის მარეგულირებელი დოკუმენტაციის არარსებობას, თავის დროზე მოყვა მცდელობა გამართლდეს გენგეგმის დარღვევა, არსებულ ურბანულ გარემოსთან ან ისტორიული რაიონის მასშტაბთან არაკოორდინირებული მშენებლობების ნებართვების გაცემები.

9. 2001 წელს ქ.თბილისის მერიამ და საქართველოს ურბანიზაციის და მშენებლობის სამინისტრომ გამოაცხადა ღია კონკურსი

„ქ.თბილისის ურბანული განვითარების კონცეპციაზე“. მისი აუცილებლობა გამოწვეული იყო იმ გერემოებით, რომ დედაქალაქის მესამე გენერალური გეგმის მოქმედების ვადა (1970 – 2000წ.წ.) უკვე ამოწურული იყო. ამიტომ დღესდღეობით აქტუალურია რიგით მეოთხე გენერალური გეგმის შედგენა, რომლის დროსაც თბილისი ახალი რეალიების წინაშე დგას, გამომდინარე არსებული სოციალურ-ეკონომიკური პირობებით - ტერიტორიული მოწყობის, ურბანული განვითარების სტრატეგიის და ახალი ქალაქთმშენებლობითი ნორმატიული ბაზის უქონლობითა თუ ნაკლებობით, დედაქალაქის მდგრადი განვითარების, მართვის ოპტიმიზაციის და ადგილობრივი თვითმმართველობის არარსებობით და სხვა.

კონკურსის შედეგად მიზანშეწონილად იყო მიჩნეული თბილისის საგარეუბნო ზონის საზღვრების დადგენა და დამტკიცება, მის ფარგლებში მარნეულის და მარნეულის რაიონის ნაწილის ტერიტორიის მოქცევა, მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბანის ეკონომიკის და ინფრასტრუქტურის ერთობლივი განხილვა. აქტიური რეკონსტრუქციის ტერიტორიებათ მიჩნეულია ავლაბრის, ჩუღურეთის, სვანეთის უბნის, ნაძალადევის რაიონები, რომლებისთვისაც უნდა შეიქმნას ხელსაყრელი საინვესტიციო პროგრამები, დამუშავდეს დეტალური გეგმარების პროექტები. დიდი სიფრთხილით და ნაკლები ინტენსივობით უნდა ჩატარდეს სარეკონსტრუქციო სამუშაოები მტკვრის მარჯვენა სანაპიროზე (ძველი თბილისი, სოლოლაკი, მთაწმინდა და ვაკე) ძირითადათ ავარიული ფონდის შეცვლით და ისტორიული ძეგლების შენარჩუნებით.

განსაკუთრებული ყურადღება ექცეოდა გარშემოსავლელი სარკინიგზო მაგისტრალის შექმნას, რაც იძლევა საშუალებას გაუქმდეს ქალაქის განაშენიანებაში ტრანზიტული მოძრაობა, განვითარდეს ნავთლუღისა და დიდუბის ვაგზლები, როგორც ჩიხური სადგურები. მათ შორის განთავისუფლებულ ტერიტორიაზე მოეწყოს ჩქაროსნული სატრანსპორტო მოძრაობა და განთავსდეს საქმიანი ბიზნეს ცენტრები,

სათანადო ინფრასტრუქტურითა და საინვესტიციო პროგრამებით გათვალისწინებული ობიექტების მშენებლობით.

მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბანი ერთიან აგლომერაციულ სისტემაში მოიაზრებოდა. მიზანშეწონილად იყო მიჩნეული თბილისის განაშენიანების ტერიტორიული ზრდა, რეზერვებათ მოიაზრებოდა გაუქმებული საწარმოების, თავდაცვის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული და ტრანზიტული რკინიგზის გადატანით განთავისუფლებული ტერიტორიები.

10. 1992 - 2003 წლებში, მოსახლეობისათვის განკუთვნილი საზოგადოებრივი სივრცის ფართი თბილისში დრამატულად მცირდება, როგორც შეფარდებით, ასევე აბსოლუტური მნიშვნელობით. პარკების, სკვერების, საფეხმავლო გზების, ბავშთა სათამაშო და ღია სპორტული მოედნების რიცხვი დაეცა, ხოლო დარჩენილების ზომა შეიკვეცა და მადგან ბევრს ფართობი მოეჭრა ახალ კერძო მეპატრონეთა სასარგებლოდ. 2001 წლის 24 იანვრის ქ.თბილისის მთავრობის დადგენილებით ვაკის პარკის ტერიტორიის 19,34 ჰა. სარგებლობაში შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოებას გადაეცა. ვაკის პარკის გვერდით, ე.წ. ლოკომოტივის სტადიონის მიმდებარე ტერიტორიიდან, ათწლიან პერიოდში 1999 წლიდან, არანაკლებ 0,5 ჰა. სხვა და სხვა კერძო ფირმებზე გაიყიდა ან იჯარით გაიცა. ამ ტერიტორიათა უმეტესობაზე საცხოვრებლების და კომერციული დანიშნულების მშენებლობები მიმდინარეობს. ამავე პერიოდში მენაშენთა დიდ დაწოლას განიცდიდა დედაქალაქის საგარეუბნო მწვანე სარტყელებიც. შევიწროვების პროცესი ასევე შეეხო ქალაქის ტროტუარებს, მიწისქვეშა გადასასვლელებს, მეტროს სადგურებს, საფეხმავლო მოძრაობის გზებს, ან ხდებოდა მათი საერთოდ გადაკეტვა, სავაჭრო ჯიხურებით, პავილიონებით, სწრაფი კვების ობიექტებით, ღია კაფეებით.

11. დღეს უპირატესად კერძო საცხოვრებელი და კომერციული ფართები შენდება. თანამედროვე პერიოდში, საბაზრო ეკონომიკისათვის დამახასიათებელი ურთიერთობის პირობებში, არქიტექტურისა და

ქალაქთმშენებლობის პრობლემები მოითხოვენ მათი ამოცანების გადაჭრის ისეთ მიდგომებს, რომლებიც მიზანშეწონილია, როგორც საზოგადოების ფართო მასების მოთხოვნების, ისე ცალკეულ მოქალაქეთა „სოციალური დაკვეთის“ რეალიზაციის დასაკმაყოფილებლად. ხშირად ჩნდება კონფლიქტი მთლიანად საზოგადოებისა და კერძო მესაკუთრეთა შორის. ასეთ პირობებში ძნელდება არქიტექტურისა და ქალაქთმშენებლობის ისეთი საკითხების გადაწყვეტა, როგორცაა ტერიტორიის ფუნქციური ზონირების, განაშენიანების მასშტაბურობის, ისტორიულ რაიონებში ხუროთმოძღვრული მემკვიდრეობის შენარჩუნებისას ძველი და ახალი არქიტექტურის შეთავსებადობის პრობლემები და ა.შ..

საცხოვრებელ რაიონებს, მიკრორაიონებს და კვარტლებს, სადაც ამჟამად ე.წ. „წერტილოვანი“ მშენებლობა მიმდინარეობს და იგნორირებულია არსებული გარემოს მხატვრულ-ისტორიული ხასიათი და შენობების მოცულობით-გეგმარებითი მასშტაბები, მათი ტერიტორიების შემდგომი განაშენიანებისათვის საჭიროა „დეტალური დაგეგმარების“ პროექტების დამუშავება. ამიტომ ცალკეული შენობის პროექტების განხილვა-დამტკიცებისათვის აუცილებელია თუნდაც გამარტივებული სახის დეტალური დაგეგმარების სქემების შედგენა, სადაც წარმოდგენილი უნდა იყოს მთლიანი საპროექტო ტერიტორიის განაშენიანების ქალაქთმშენებლობითი სტრუქტურა, საპროექტო ობიექტების გარემოსთან შეჯერებული მშენებლობების და მისაღები სართულიანობის მიზანშეწონილება. ისტორიული რაიონების რეაბილიტაციის და რეკონსტრუქციის ჩასატარებლად კი, უპირველეს ამოცანას წარმოადგენს ხუროთმოძღვრული მემკვიდრეობის შენარჩუნება.

12. ქალაქთმშენებლობის ერთ-ერთი პრიორიტეტული ამოცანაა თბილისში ახალი განაშენიანებისთვის ტერიტორიული რეზერვების გამოვლენა, მათი მიზნობრივი გამოყენების შესაძლებლობების შეფასება და დადგენა. დიდი პერსპექტივებია ტერიტორიული რეზერვების დადგენაში თუ ასათვისებლად გამოვიყენებთ ასევე რთულ რელიეფიან ფერდობებს.

თბილისის მიმდებარე მთების ფერდობებზე განაშენიანების შემთხვევაში ავიცილებთ მასობრივ მშენებლობებს ქალაქის განაპირა ვაკე ტერიტორიებზე, რომლებიც დაკავებული იყო მრავალწლიანი სასოფლო-სამეურნეო კულტურებით, რაც ბუნების დაცვის, ქალაქის შემოგარენის მწვანე საფარის შენარჩუნებას უზრუნველყოფს. ტერიტორიული რეზერვების გამოვლენისთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ქალაქის ის ადგილები, სადაც ამორტიზირებული საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი შენობებია განთავსებული, - ძირითადად ძველი უბნები და ტიპობრივი პროექტებით განაშენიანებული მიკრორაიონები და კვარტლები. ამ ტერიტორიების განაშენიანება თანამედროვე პროექტებით მოსახლეობის ყოფაცხოვრების გაუმჯობესების მნიშვნელოვანი ეტაპი იქნება, რომელიც სერიოზულ ინვესტიციებს მოითხოვს. მისი განხორციელება ქალაქთმშენებლობის ერთ-ერთი პერსპექტიული ამოცანაა.

თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების თანამედროვე ეტაპზე გამოვლინდა შემდეგი ტენდენციები:

- 1) საცხოვრებელი განაშენიანებისთვის საგარეუბნო ზონაში ახალი (თავისუფალი) ტერიტორიების ათვისების მიზანშეუწონლობა;
- 2) ახალი გენერალური გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს ძირითად სარეკონსტრუქციო სამუშაოებს საცხოვრებელი ფონდის გაზრდისათვის;
- 3) გენერალური გეგმის აუცილებელი საკითხია ძველ განაშენიანებაში ახალი მშენებლობის განხორციელება - თანამედროვე შენობების ჩართვა ისტორიულ უბანში მათი თავისებურებების გათვალისწინებით;
- 4) ქალაქის ძირითადი სატრანსპორტო ღერძის განვითარება - მცხეთა-გარდაბანის მონაკვეთის, ძირითადი გრძივი საზოგადოებრივი ცენტრის განაშენიანებით ახალი თანამედროვე ინფრასტრუქტურით, სარეკრიაციო ზონებით, კულტურულ-საგანმანათლებლო და სავაჭრო -საქმიანი ცენტრებით, კულტურული ძეგლებით;

- 5) მდინარე მტკვრის ორგანული ჩართვა ქალაქის ხაზობრივი ცენტრის სტრუქტურაში;
- 6) დასვენების ზონების, გამწვანებული სივრცეების შექმნა, როგორც მდინარე მტკვრის მიდამოებში, ისე ქალაქის სხვა უბნებში;
- 7) თბილისის მთავარი ადმინისტრაციული ცენტრის განთავსება ქალაქის სტრუქტურაში;
- 8) თბილისის განაშენიანებაში განივი სატრანსპორტო და საფეხმავლო კავშირების პერსპექტივები;
- 9) ქალაქის სამრეწველო ტერიტორიების გატანა პერიფერიულ საზღვრებში - საგარეუბნო ზონის ფარგლებში;
- 10) ქალაქის ფარგლებში საცხოვრებელი ფონდის მშენებლობისათვის რთული რელიეფის ტერიტორიების გამოყენება;
- 11) რკინიგზის ტრანზიტული ხაზის გატანა ქალაქის საზღვრებს გარეთ, აღმოსავლეთით - ნორიოსა და მარტყოფის მახლობლად სარკინიგზო და საავტომობილო ცენტრალიზებული ტერმინალების და სასაწყობო ინფრასტრუქტურის განთავსება; გასხვისების ზოლის გაუქმება შესაძლებელს გახდის დიდ ტერიტორიაზე (დაახლოებით 100 ჰა) განხორციელდეს მძლავრი ურბანული საზოგადოებრივი და სავაჭრო ცენტრის მშენებლობა, უნდა შეიცვალოს თბილისის ცენტრალური ვაგზლის შენობის ფუნქცია. ამასთან, საჭიროა ნავთლულისა და დიდუბის სადგურებთან მძლავრი ჩიხური ვაგზლების მშენებლობის გათვალისწინება და მათ შორის ჩქაროსნული სატრანსპორტო მოძრაობის ორგანიზება.

13. აღსანიშნავია ასევე თბილისის მერიის მიერ ქალაქისთვის განხორციელებული ბოლო წლების (2005-2011წ.წ.) მნიშვნელოვანი სამუშაოები: ქალაქის ძველი მიკრორაიონებისთვის ახალი საბავშვო მოედნების მოწყობა, სპორტული მოედნების რეკონსტრუქცია და არაარსებობის შემთხვევაში ახლის აშენება, სკვერების რეაბელიტაცია და ახალი პარკების და ბაღების გაჩენა; ქალაქის სატრანსპორტო კვანძების

დარეგულირება (საქვეითო მოძრაობის კუნძულების გაჩენა, შუქნიშნები, გზის ახალი გადასასვლელი, გზის და ტროტუარების საფარის გამოცვლა); თბილისის ისტორიული უბნების რეაბელიტაცია (კალაუბანი, რუსთაველის გამზირი, აღმაშენებლის გამზირი), სადაც დღემდე მიმდინარეობს ფართომასშტაბიანი სარეკონსტრუქციო სამუშაოები (შენობების საძირკვლების კაპიტალური გამაგრება, ფასადების სრული აღდგენა არსებულ ისტორიულ იერსახემდე); ქალაქში არსებული სკვერების და პარკების სრული რეაბელიტაცია (დამატებითი არქიტექტურული ელემენტების შექმნა: შადრევნები, ქანდაკებები, ყვავილნარები); ქალაქის ცენტრალური მოედნების კეთილმოწყობა; დეკორატიული საქალაქო ღამის განათების ჩამატება (შენობებისთვის, ქუჩებისთვის, მოედნებისთვის); თანამედროვე სავაჭრო და ბიზნეს ცენტრების გაჩენა; ქალაქის ახალი თანამედროვე არქიტექტურული იერსახის ჩამოყალიბება. ეს ღონისძიებები და სამუშაოები წარმოადგენენ თბილისისთვის მნიშვნელოვან დადებით ტენდენციებს, რომლების გაგრძელება მომავალშიც სასურველი იქნება.

14. თბილისს გააჩნია განვითარების 2 ვარიანტი:1) მიწათსარგებლობის სიმჭიდროვის გაზრდა, არსებული სამშენებლო ტერიტორიების მოდერნიზაციის გზით და სამოქალაქო სერვისების ინტენსიურობის გაზრდით, ან 2) განვითარებისთვის მომიჯნავე მიწების გამოყენება (მცხეთა ჩრდილოეთით, ან რუსთავი სამხრეთით). ეს ბოლო ვარიანტი გათვალისწინებულია თბილისის მეტროპოლიტენის, ან ახალი თაობის მონორელსური ტრანსპორტის განვითარების შემუშავებულ სტრატეგიაში. თბილისის მონორელსური ტრანსპორტის განვითარება (რუსთავი, გარდაბანი, თბილისი, მცხეთა, გუდაური), მისცემს მას მეზობელ ქალაქებთან მჭიდრო კავშირების დამყარებას და საერთო შესაძლებლობების ოპტიმალურ გამოყენებას და ხელს შეუწყობს მათ სამომავლო ეკონომიკურ განვითარებას.

დედაქალაქის განვითარების სტრატეგიული მიმართულებები და მიზნები უნდა განისაზღვრონ შემდეგი მნიშვნელოვანი საკითხებით: თბილისის საქმიანი გარემოს განვითარება - ქალაქში არსებული ბიზნესის მხარდაჭერა შესაძლებლობათა სრულ გამოვლენა-რეალიზაციაში (ხელსაყრელი გარემოს შექმნა ახალი ინვესტიციების მოსაზიდად); თბილისის უბნების განვითარება - ქალაქში უკეთესი ცხოვრების, დასვენების და სამუშაო პირობების შექმნა; „საუკეთესო შენობები თბილისს“ - წავახალისოთ ინვესტიციები უძრავ ქონებაში ქალაქის განვითარებისა და იმიჯის გაუმჯობესებისათვის; ქალაქის ინფრასტრუქტურის განვითარება; საზოგადოებრივი გაერთიანებების ხელშეწყობა - საზოგადოებრივი ორგანიზაციებისა და თბილისის მოსახლეობის მონაწილეობის გააქტიურება; „მწვანე ქალაქი“- თბილისის ეკოლოგიურად სუფთა ქალაქად გადაქცევა, მიმზიდველი და ჯანსაღი გარემოს შექმნა.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ვ. ბერიძე. თბილისის ხუროთმოძღვრობა 1801 – 1917 წლებში. თბილისი, სახელმწიფო გამომცემლობა, 1960.
2. Торопов Н. Взгляд на Тифлис. Тифлис, 1862.
3. Мирианашвили Г. Автореф. канд. дис. Тб., 1958.
4. Архитектура СССР, №3, май-июнь, М. : Стройиздат 1987.
5. Центральный Комитет КП Грузии и совет министров ГССР. Постановление от 29-го января 1985 г. №76 гор. Тбилиси «О мерах по дальнейшему улучшению государственной охраны исторической части г. Тбилиси».
6. იურიდიული დასკვნა - „საქართველოს კპცკ-ს და საქართველოს სსრ. მინისტრთა საბჭოს 1985 წლის 29 იანვრის №76 დადგენილების „ქ.თბილისის ისტორიული ნაწილის სახელმწიფო დაცვის შემდგომი გაუმჯობესების ზომების შესახებ“ ძალმოსილების თაობაზე. (ვერსია ქართულ ენაზე, სრულად).
7. კონკურსის მასალები:“თბილისის ურბანული განვითარების კონცეფცია“, თბილისი 2002 წ.
8. გ.ბერიძე. არქიტექტურისა და ქალაქთმშენებლობის პრობლემები, თბილისი 2001 წ.
9. დ.ნინიძე, ხ.მ.ბალესტერი, ლ.თუმანიშვილი, გ.გოგოლაშვილი, ი.უგულავა, ბ.ბუზუ, მ.დე ტისი. თბილისის ურბანული რეაბილიტაციის ძირითადი საკითხები, თბილისი, 2001 წ.
10. დ.აბულაძე. „როდის ექნება თბილისს სტრატეგიული განვითარების გეგმა?“ საქართველოს არქიტექტურული კატალოგი №1, 2005 წ.
11. ვ.აფციაური, გ.ბათიაშვილი, გ.ბერიძე, მ.თუმანიშვილი, ზ.კიკნაძე, ბ.მამინაიშვილი, მ.ფოჩხუა, ნ.ჩაჩავა. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების მეთოდოლოგიური პრობლემები, თბილისი, 2004 წ.

12. თ.კვირკველია. თბილისის არქიტექტურა, თბილისი, 1982 წ.
13. გ.ბერიძე, ვ.დავითაია, ზ.კიკნაძე, ლ.კლიმიაშვილი, ბ.მამინაიშვილი, ნ.ნაცვლიშვილი, გ.სოსელია, გ.შავდია, თ.ჯეირანაშვილი. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების მეთოდოლოგიური პრობლემები, თბილისი, 2005 წ.
14. ნ.თევზაძე, ლ.კანდელაკი. „წერტილოვანი შენობები საცხოვრებელ განაშენიანებაში“, სტატია, კავკასიის მაცნე, 2003 წ.
15. კ.ამირეჯიბი, ვ.აფციაური, გ.ბერიძე, თ.გუგუშვილი, ვლ.ვარდოსანიძე, მ.თუმანიშვილი, ზ.კიკნაძე. თბილისის ქალაქთმშენებლობითი განვითარების მეთოდოლოგიური პრობლემები, თბილისი, 2003 წ.
16. მ.მელქაძე. „ქალაქური კვარტალის განვითარების ისტორია“, სტატია, კავკასიის მაცნე, 2003 წ.
17. გ.სალუქვაძე. ქალაქთმშენებლობითი ეკოლოგია. სტუ. თბილისი, 2007 წ.
18. ნ.თევზაძე. თბილისის საცხოვრებლის შესწავლისათვის, „შრომები“. თბილისი, სტუ, 1992 წ., №9.
19. Чичуа Т.Г. Градостроительные традиции Тбилиси и их современное значение. Дисс. на соиск. уч. степ. канд. арх. Тбилиси, 1967.
20. Туманишвили М.П. Влияние исторически сложившейся среды на развитие структуры крупнейшего города (на примере г. Тбилиси) Дисс. на соиск. уч. степ. канд. арх. Научный руководитель Л.Б. Коган. Москва.1985.
21. ТбилЗНИИП – Тб. 1980. «Архитектура и Градостроительство Закавказья»
22. ვ. ბერიძე. ქართული საბჭოთა ხუროთმოძღვრება. „საბჭოთა საქართველო“, თბილისი, 1967 წ.
23. С. Кинцурашвили. Архитектура Советской Грузии. Москва, 1974.

24. ნ. ჯანზერიძე. ქართული საბჭოთა არქიტექტურის განვითარების გზა. „ხელოვნება“, თბილისი, 1974 წ.
25. Н. Джаши. Архитектура Социалистического Тбилиси. Москва, 1970.
26. Т. Р. Квирквелия. Архитектура Тбилиси. Москва, Стройиздат, 1985.
27. E. Gloeden: Die Inflation der Gross – Städte und ihre Heilungsmöglichkeiten. Berlin, 1923.
28. «Современная архитектура», №1, 2, 1930.
29. Из истории советской архитектуры. Документы и материалы. М., 1963.
30. А. Гутнов, В. Глазычев. Мир архитектуры. Москва, «Молодая Гвардия», 1990.
31. <http://www.cih.ru/k4/plf.html>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 05.02.2011.
32. <http://www.v-nedv.ru/newbuild214.html#ixzz12MKR1Ku7>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 05.02.2011.
33. <http://www.khandozhko.narod.ru>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 05.02.2011.
34. <http://www.redhouse.snz.ru/ver2>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 05.02.2011.
35. <http://forum.esmasoft.com/viewtopic.php>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 05.02.2011.
36. <http://dom-bel.ru/projects/dubovoe>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 05.02.2011.
37. <http://www.tdsk-tomsk.net/307>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 05.02.2011.
38. <http://www.sitex.ru/akatuiski/>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 05.02.2011.
39. კავკასიის მაცნე (სპეციალური გამოცემა 2). თბილისი, 2003.
40. კავკასიის მაცნე (სპეციალური გამოცემა 3). თბილისი, 2004.