

მედეა აბულაძე

ქ. ქუთაისის არქიტექტურულ - გეგმარებითი განვითარება და
მისი სამომავლო პერსპექტივები

წარმოდგენილია დოქტორის აკადემიური ხარისხის

მოსაპოვებლად

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

თბილისი, 0175, საქართველო

ივნისი 2013 წ.

© საავტორო უფლება „აბულაძე მედეა“ 2013 წელი

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის

არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის ფაკულტეტი

ჩვენ, ქვემოთ ხელისმომწერნი ვადასტურებთ, რომ გავეცანით აბულაძე მედიას მიერ შესრულებულ სადისერტაციო ნაშრომს დასახელებით :

„ქ. ქუთაისის არქიტექტურულ - გეგმარებითი განვითარება და მისი სამომავლო პერსპექტივები“.

ვამღებთ რეკომენდაციას საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის „არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის ფაკულტეტის“ სადისერტაციო საბჭოში მის განხილვას დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად.

ივნისი, 2013 წელი

ხელმძღვანელი: არქიტექტურის დოქტორი, პროფესორი:

ოთარ ნახუცრიშვილი

რეცენზენტი: არქიტექტურის დოქტორი, პროფესორი:

თამაზ ნათიძე

რეცენზენტი: არქიტექტურის დოქტორი, პროფესორი:

მედეა მელქაძე

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

2013 წელი

ავტორი: აბულაძე მედეა

დასახელება: „ქ. ქუთაისის არქიტექტურულ - გეგმარებითი განვითარება და მისი სამომავლო პერსპექტივები“

ფაკულტეტი: არქიტექტურის, ურბანისტიკისა და დიზაინის

ხარისხი: დოქტორი

სხდომა ჩატარდა: 22 ივლისი 2013 წელი

ინდივიდუალური პიროვნებების ან ინსტიტუტების მიერ შემომოყვანილი დისერტაციის გაცნობის მიზნით კოპირების და გავრცელების უფლება მინიჭებული აქვს საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტს.

.....

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 დაცულ მასალებზე მიღებულია შესაბამისი ნებართვა (გარდა იმ მცირე ზომის ციტატებისა, რომლებიც მოითხოვენ მხოლოდ სპეციფიკურ მიმართებას ლიტერატურის ციტირებაში, როგორც ეს მიღებულია სამეცნიერო ნაშრომების შესრულებისას) და ყველა მათგანზე იღებს პასუხისმგებლობას.

რეზიუმე

წარმოდგენილი დისერტაციის განხილვის საგანს წარმოადგენს ქ. ქუთაისის არქიტექტურულ-გეგმარებითი განვითარების ეტაპების გაანალიზება, გრაფიკულ მასალაში შემორჩენილი ქალაქის ისტორიის წარმოჩენა და დასკვნების საფუძველზე სამომავლო პერსპექტივების გამოვლენა.

გლობალური ურბანიზაციის ეპოქაში აქტუალობას იძენს ისტორიული ქალაქების რეკონსტრუქციის და განვითარების პრობლემის გააქტიურება, რათა მათ არ დაკარგონ თვითმყოფადი ხიბლი და მიმზიდველობა.

განსაკუთრებულ საყოველთაო ინტერესს იძენს დღეს „საპარლამენტო ქალაქად“ მონათლული ქუთაისის სამომავლო მდგომარეობა, რადგან ქალაქგეგმარებითი სტრუქტურის ტრანსფორმაციას, რეკონსტრუქციას თან ახლავს ქალაქის გეგმარებითი სისტემის პარამეტრების ცვლილებები. ამდენად წარმოდგენილი სადისერტაციო თემა „ქ. ქუთაისის არქიტექტურულ - გეგმარებითი განვითარება და მისი სამომავლო პერსპექტივები“ მეტად აქტუალურია.

ნაშრომი შედგება 151 გვერდისაგან და მოიცავს: ტიტულის გვერდს, ხელმოწერების გვერდს, რეზიუმეს ორ ენაზე (ქართული და ინგლისური), შინაარსს, ილუსტრაციების ნუსხას, მაღლიერების გვერდს. ნაშრომის ძირითადი ტექსტური ნაწილი მოიცავს: შესავალს, ლიტერატურის მიმოხილვას, თავებს ქვეთავებით და დასკვნებით, რეკომენდაციებს და წინადადებებს, გამოყენებული ლიტერატურის ჩამონათვალს.

შესავალში განხილულია: თემის აქტუალობა, კვლევის მიზანი და ამოცანები, კვლევის ობიექტი, კვლევის მეთოდიკა, მეცნიერული სიახლე და მისი პრაქტიკული მნიშვნელობა. წინამდებარე ნაშრომი მიზნად ისახავს რეკომენდაციების შემუშავებას შემდგომი პერსპექტივებით, უკვე მომდევნო თაობის ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების გენერალურ გეგმაზე სამუშაოდ.

კვლევის მეთოდი შეესაბამება კვლევის გარკვეული ეტაპის შესაბამის ამოცანებს, მოიცავს ისტორიული, სტატისტიკური და კარტოგრაფიული მასალების მოძიებას და კვლევას. პირველ ეტაპზე, საკმაოდ დრო დასჭირდა საკვლევი მასალის შეგროვება - გაცნობას, რადგან 1991 წლის შემდეგ დიდი საპროექტო ინსტიტუტების არქივები, სადაც ინახებოდა დიდფორმატიანი ქალაქგეგმარებითი ნახაზები და სხვა მასალა ფაქტიურად განადგურებულია, საოჯახო არქივებში დაცული დოკუმენტები კი მიუწვდომელი.

მეცნიერულ სიახლედ შეიძლება ჩაითვალოს მოძიებული მასალის სისტემატიზაცია, ანალიზი და ამის საფუძველზე, დასკვნის ჩამოყალიბების შესაძლებლობა.

სიახლეა, 1872 წლის ცალკეული გეგმების განხილვით და შეერთებით, ამ პერიოდის ქუთაისის თითქმის სრული სურათის აღდგენა და მისი ელექტრონული ვერსიის შექმნა.

სიახლეა, ქუთაისის დღემდე ნაკლებად შესწავლილი ქალაქგეგმარებითი ისტორიის წარმოჩენა და ანალიზი. პირველი შრომა, რომელიც მიემდგვნა ქუთაისის ამ მიმართულების კვლევას ეკუთვნოდა არქიტექტორ თ. ლომთაძეს, მოიცავდა პერიოდს 1975 წლამდე. მანამდე ეს თემა ზოგად კონტექსტში განხილულ იქნა ლ. სუმბაძის და ვ. ცინცაძის სტატიაში, რომელიც შეეხებოდა იმერეთის საცხოვრისების შესწავლას (1948 წ.), ვ. ბერიძის ნაშრომში „ქართული საბჭოთა არქიტექტურის ისტორია“ (1931-1933წწ.), ნ. ჯანბერიძის მონოგრაფიაში „ქართული საბჭოთა არქიტექტურა“ 1971 წ. და ნ. ასათიანის ნაშრომში „ქართული საბჭოთა ქალაქმშენებლობა (1920-1930 წწ.)“.

თავი I - ეთმობა ლიტერატურული წყაროების მიმოხილვას ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი განვითარების ეტაპების შესაბამისად, შედეგების განსჯა შეჯერებულია ლიტერატურის მიმოხილვასთან. ძირითადი ტექსტი შედგება ორი ნაწილისაგან:

ნაწილი I - „ქ. ქუთაისის ისტორიულ- რეტროსპექტიული მიმოხილვა“ მოიცავს შემდეგ ქვეთავებს: 1. მეფის რუსეთის დროინდელი გრაფიკული წყაროების ანალიზი; 2. ქუთაისი და ჟაკ ფრანსუა გამბა; 3. ქუთაისი და დიუბუა დე მონპერე; 4. ქუთაისის 1872 წლის გეგმა; 5. ქუთაისის ძველი ხიდები; 6. დასკვნები.

აქ განხილულია რუკები, შექმნილი იმერეთის სამეფოს რუსეთთან შეერთების შემდეგ. ესაა 1820, 1844, 1872, 1909 წლის გეგმები, დართულია კომენტარები; საინტერესო რუკას გავეცანით ფრანსუა გამბას წიგნში „მოგზაურობა ამიერკავკასიაში“; კვლევისთვის მნიშვნელოვანია დიუბუა დე მონპერეს მიერ შესრულებული ქუთაისის გეგმა 1834 წელს; განვიხილეთ ქუთაისის ძველი ხიდები და წარმოვადგინეთ უძველესი ნახაზი „თეთრი ხიდისა“.

ნაწილი II - „ ქ. ქუთაისის, გეგმარებით-სივრცითი განვითარების წინაპირობები და მისი ადგილი საქართველოს განსახლების სისტემაში“, მოიცავს შემდეგ ქვეთავებს: 1. საბჭოთა პერიოდში შექმნილი გენგეგმები - 1938, 1947, 1956 წლები; 2. 1976 წლის „ქ. ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენგეგმა“- ვრცელი მიმოხილვა; 3. ქ. ქუთაისის საერთო

საქალაქო ცენტრის შესახებ - 1983 წ; 4. პროექტი „საქართველოს განსახლების რეგიონალური სქემა“ 1976 წ; 5. ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონის პროექტი - 1976 წ; 6. ქ. ქუთაისის საგარეო ტრანსპორტი. 9. დასკვნები.

განსაკუთრებით გავამახვილეთ ყურადღება ქუთაისის მესამე თაობის 1976 წლის გენგეგმაზე, რომელიც ითვლება გრაფიკული მასალის მოცულობითა და დოკუმენტაციის სისრულით დღეისათვის ყველაზე სრულყოფილ ნაშრომად.

გავანალიზეთ 1983 წელს „ქ. ქუთაისის მრავალფუნქციური საერთო საქალაქო ცენტრის“ შექმნაზე გამოცხადებული საკონკურსო პროექტები, განვიხილეთ ქუთაისის და მისი საგარეუბნო ზონის როლი საქართველოს განსახლების რეგიონალურ სქემაში, როგორც დასავლეთ საქართველოს ცენტრალური ადგილისა, განხილულია ქალაქი „ლაზიკა“ ამ კონტექსტში; წარმოდგენილია მასალა ქუთაისის საგარეო სატრანსპორტო ქსელზე, ახალი შემოვლითი გზის მშენებლობაზე, ახალ აეროპორტზე, განხილულია 1976 წელს შესრულებული ქუთაისის სატრანსპორტო ქსელის ესკიზი 2025 წლის პერსპექტივით.

თავი II - „ქალაქგეგმარებითი პრაქტიკის და დღევანდელი ქალაქმშენებლობითი საკანონმდებლო ბაზის ურთიერთმიმართება მიმდინარე პროცესების ასახვით ქ. ქუთაისის მაგალითზე“, მოიცავს შემდეგ ქვეთავებს: 1. ქალაქმშენებლობითი საკანონმდებლო ბაზის ვაკუუმი ქვეყანაში; 2. პროექტი „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია“- 2004 წელი; 3. დასკვნები.

2004 წელს საპროექტო-სამშენებლო კომპანიაში სს„ხურო“ შესრულდა პროექტი „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია“. პროექტზე მუშაობის პერიოდი დაემთხვა ქალაქგეგმარებითი საკანონმდებლო ბაზის სრულ ვაკუუმს ქვეყანაში. მოხდა ამ პერიოდის გავლენის ანალიზი ქუთაისის ქალაქგეგმარებით საკანონმდებლო დოკუმენტაციაზე; შესრულდა „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის“ ტექსტური ნაწილის მოკლე მიმოხილვა. გეგმების ელექტრონული ვერსია ვერ მოვიპოვეთ.

რეკომენდაციები და წინადადებები ეთმობა ანალიტიკური განსჯის საფუძველზე მიღებული შედეგების განზოგადოებას და ამის საფუძველზე რეკომენდაციების და წინადადებების ჩამოყალიბებას ქ. ქუთაისის განვითარების და რეკონსტრუქციის ახალი თაობის გენერალურ გეგმაზე სამუშაოდ და ქალაქის განვითარების სამომავლო პერსპექტივისათვის.

Resume

The subject of Medea Abuladze thesis is to analyze country's second city Kutaisi's Architectural - planning stages, presentation of town's history remnant graphical material

and conclusions based on the prospects for future detection.

In era of global urbanization, problems of reconstruction and development of historical cities are very sensual so they do not lose their original charm and attractiveness.

Exceptionally big interest causes Kutaisi's future situation as the country's "parliament city", as with the transformation and reconstruction of urban structure comes the change of urban system parameters. Therefore the presented work "The development of Kutaisi's architecture – urban planning and its future perspectives" is very crucial.

This dissertation contains 151 Pages and consists of: Title Page, Signature Page, Resume on Two languages (English and in Georgian), The Main Text, Table of Contents, List of Illustrations and Gratitude Page. This dissertations main text part contains: Introduction, review of the used literature, chapters and subchapters with conclusions, conclusions, recommendations and ideas, list of used literature.

The introduction covers: actuality of subject, research goal, Object of research, methodology of research, scientific novelty, and practical significance. This works main target is to draw out recommendations for next work on Kutaisi's renovation and development plan.

Research methodology was according to several levels of research, including the collection historical, statistical and cartographic materials and the research. On first level collecting material took plenty of time, because after 1991 architectural institutes where city planning big format plans were preserving was destroyed and family archives were inaccessible.

The systematization, analyzing and forming conclusions is a news in this field of research.

We can consider a **scientific news** the last century's architects T. and Sh. Lomtadze's family's city planning archive's public presentation by national archive branch of Kutaisi.

Also after collecting 1872 years edition several plans and joining them together we can restore almost full picture of city Kutaisi and save it in electronic version.

It's important to say, that this research is very exceptional because Kutaisi city planning history is not completely studied yet. First research which was dedicated to this issue was made by architect Temur Lomtadze and contained period before 1975 year. Before Temur's research this issue is generally analyzed in an article by L. Sumbadze and V. Tsintsadze, which was mainly the research of dwellings (1948). N. Janberidze's Monograph "Soviet Georgian Architecture", also it's discussed by B. Beridze and N. Asatiani.

The first chapter includes the review of literary materials according to the levels of urban planning development.

Part I - “Kutaisi’s small historical – retrospective analyze contains: **1.** Analyzing the graphical source from Russian Kingdom period; **2.** Kutaisi and Jean François Gamba; **3.** Kutaisi and Dibujo De Mon Pere; **4.** 1872 yeas Plan of Kutaisi’s; **5.** Old bridges of Kutaisi; **6.** Conclusions.

In This Chapter are discussed maps of Imereti’s Kingdom after joining Russian Kingdom. This are 1820, 1844, 1872, 1909 years plans, with attached commentaries; we have seen very interesting map in Fransua Gamba book “Travel in Caucasus”, also for research is important Dibujo De Mon Pere’s plan of Kutaisi. In our research we have discussed old bridges of Kutaisi and introduced old plan of “White Bridge”, original of plan is preserved in archive of Kutaisi.

Part II - “Prerequisite of Kutaisi’s development as second city and its place in Georgia’s Resettlement system” contains following Subchapters: 1. General Plans made in 1938, 1947, and 1956 in Soviet Union; 2. 1976 years Kutaisi’s reconstruction and development third general plan; 3. Information about Kutaisi’s overall city Centre; 4. 1976 years Plan of Kutaisi’s District. 5. Georgian Resettlement regional scheme project of 1976 year. 6. Kutaisi’s Suburb Transportation.

Especially we focused on Kutaisi’s third generation general plan, which is believed nowadays most complete work based on Completeness of material and documentation.

We have analyzed projects of 1983 years contest of Kutaisi’s city Centre, also Kutaisi’s and Kutaisi’s districts role in Georgia’s Resettlement scheme, as west Georgia’s central place, “Lazika’s” role in the field, the presented material around Kutaisi’s transportation system, the building of new detour road, new airport, the draft of transportation system of Kutaisi compiled in 1976 with the perspective of year 2025.

Research’s Second chapter: "Urban planning practices and modern urban development of the legal framework of mutual respect on processes base on example of Kutaisi" contains following subchapters: 1. Urban development construction work in the vacuum of the legal framework; 2. 2004 years project “Kutaisi’s urban development Documentation”; 3. Conclusions.

JSC “Khuro” work on “Kutaisi’s urban construction documentation” coincided in 2004 with a period of a full legislative vacuum. A brief overview work done on text, unfortunately plans for the electronic version were not available to us.

“Recommendation and future prospective” includes subchapters: 1. Conclusion; 2: recommendations and ideas. This subchapter includes the conclusions based on the results of the study, recommendations for the establishment of a future prospect. The new general plan for the development and reconstruction work.

შინაარსი

ტიტულის გვერდი	i
ხელმოწერების გვერდი	ii
საავტორო უფლებების გვერდი	iii
რეზიუმე (ქართულ და ინგლისურ ენებზე)	iv
შინაარსი	ix
ილუსტრაციების, ცხრილების გვერდი	x
მადლიერების გვერდი	xv
შესავალი	16

თავი I - ლიტერატურის მიმოხილვა	20
---	-----------

ნაწილი I - ქ. ქუთაისის ისტორიულ- რეტროსპექტიული მიმოხილვა

1.1 მეფის რუსეთის დროინდელი გრაფიკული წყაროების ანალიზი.....	30
1.2 ჟაკ ფრანსუა გამბა და ქუთაისი	46
1.3 დიუბუა დე მონპერე და ქუთაისი	50
1.4 ქუთაისის 1872 წლის გეგმა	55
1.5 ქუთაისის ძველი ხიდები	59
1.6 დასკვნები	67

ნაწილი II - ქ. ქუთაისის გეგმარებით-სივრცითი ჩამოყალიბების წინაპირობები და მისი ადგილი საქართველოს განსახლების სისტემაში

1.7 საბჭოთა პერიოდში შექმნილი გენგეგმები-1938,1947,1956 წლები.....	68
1.8 ქ. ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენგეგმა1976 წ.....	76
1.9 ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის შესახებ.....	89
1.10 „საქართველოს განსახლების რეგიონალური სქემა“ 1976 წ.....	93
1.11 ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონა - (პროექტი) 1976 წ.....	97
1.12 ქ. ქუთაისის საგარეო ტრანსპორტი	108
1.13 დასკვნები	123

თავი II - ქალაქგეგმარებითი პრაქტიკის და დღევანდელი ქალაქმშენებლობითი საკანონმდებლო ბაზის ურთიერთ მიმართება მიმდინარე პროცესების ასახვით ქ. ქუთაისის მაგალითზე

2.1 ქალაქმშენებლობის საკანონმდებლო ბაზის ვაკუუმი ქვეყანაში	125
2.2 „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია“-2004 წ.....	135
2.3 დასკვნები	143

რეკომენდაციები და წინადადებები

დასკვნა, რეკომენდაციები და წინადადებები	143
გამოყენებული ლიტერატურა	149-151

ილუსტრაციების (ფოტოების) ნუსხა

ფოტო 1 - ხომლის მთა. ხედი ქუთაისიდან 2012 წ. (ავტ. ლ. ლაბაძე)

ფოტო 2 - ხომლის მთის ფრაგმენტი

ფოტო 3 - ჩანახატი დიუბუა დე მონპერეს წიგნიდან - 1834 წ. წარწერა იუწყება: „მღვიმეების ნაშთები (ნანგრევები) ყვირილას ნაპირზე (იმერეთი)“- ძალიან წააგავს ხომლის მღვიმეებს.

ფოტო 4 - ფრაგმენტი ვახუშტი ბაგრატიონის იმერეთის რუკიდან-1745 წ.

ფოტო 5 - ამონარიდი დიუბუა დე მონპერეს გეოლოგიური რუკიდან - 1834-1838 წ. „კოლხეთის აუზის ჭრილები და გეგმები“-„მდ. ცხენისწყლის გაყოლებაზე, იურული პერიოდის ფორმაციები და ცარციანები.

ფოტო 6 - ქუთაისის და მიმდებარე ტერიტორიის არქეოლოგიური რუკა 1974 წ. (თ. ლომთაძე)

ფოტო 7 - ბაგრატის ტაძრის ნანგრევების ფოტო

ფოტო 8 - ბაგრატის ტაძრის ნანგრევები (ჩანახატი)

ფოტო 9 - იგივე. (ჩანახატები დიუბუა დე მონპერეს ალბომიდან -1834 წ)

ფოტო 10 - გელათის მონასტერი და აკადემია. ჟაკ ფრანსუა გამბა 1822 წ.

ფოტო 11 - ამონარიდები XIV ს-ის იტალიელი მისიონერის, კასტელის ალბომიდან

ფოტო 12 - მეფის სასახლე რიონის სანაპიროზე - ჩანახატი

ფოტო 13 - „ოქროს ჩარდახი“

ფოტო 14 - „ოქროს ჩარდახი“-1912 წ.

ფოტო 15- „ოქროს ჩარდახი“ და ძველი ჭადარი.

ფოტო 16 - ქუთაისის 1820 წლის გეგმა 1. (თ. ლომთაძის არქივიდან)

ფოტო 17 - ქუთაისის გეგმა 1844 წ. (თ. ლომთაძის არქივიდან)

ფოტო 18 - 1738 წლის რუკა- „სისტემა რიონის დინებისა ფაზისში“. (ფოთში) ჟაკ ფრანსუა გამბა-1822 წ

ფოტო 19 - ქუთაისის სქემატური გეგმა, ამონარიდი ფრანგი კომერსანტის ჟაკ ფრანსუა გამბას წიგნიდან „მოგზაურობა ამიერკავკასიაში“. (იგივე ქართულად თ. ლომთაძის არქივიდან)

- ფოტო 20** - ნანგრევები გალავნის ჩრდილო-დასავლეთით, ხუთქიმიანი გალავნის სავარაუდო ადგილას. 2012 წ.
- ფოტო 21** - ქ. ქუთაისი, ტიმოთე გაბაშვილის რუკის დეტალი. 1737 წ.
- ფოტო 22** - დიუბუა დე მონპერეს მიერ 1834 წელს შედგენილი ქუთაისის გეგმა.
- ფოტო 23** - იგივე გეგმა, თარგმნილი ქართულად, ვ. ჯაოშვილის წიგნიდან „ქუთაისი“ 1989 წ
- ფოტო 24, 25** - გასული საუკუნის 50-იან წლების გათხრების საფუძველზე შედგენილი ბაგრატის ტაძრისა და მიმდებარე ტერიტორიის გალავნის სქემა.
- ფოტო 26** - ბაგრატის ტაძრისა და ციხის დაცული ტერიტორიის საზღვარი. (XIX ს- 50-იანი წლები)
- ფოტო 27** - ქ. ქუთაისის „ბაგრატის ციხის“ რაიონის ნაწილის გეგმა. შესრულებულია სავარაუდოდ მე 19 ს-ის ბოლოს.
- ფოტო 28** - ციხის კედლების გალავნის აღდგენითი ნახაზი შესრულებული არქიტექტორ თ. ლომთაძის მიერ სადისერტაციო ნაშრომისთვის - 1975წ
- ფოტო 29** - ქუთაისის გეგმა
- ფოტო 30** - კათოლიკური კვარტალი - ქუთაისის 1872 წლის კათოლიკური უბნის გეგმა.
- ფოტო 31** - კათოლიკური კვარტალი. ჩანახატი არქ. თ. ლომთაძის - 1974 წ.
- ფოტო 32** - ქუთაისის ცენტრის განვითარების გეგმა 1909 წელი.
- ფოტო 33** - ქუთაისის 1872 წლის გეგმა, შედგენილი ცალკეული უბნების გეგმებით.
- ფოტო 34** - ქუთაისის თეთრი ხიდი. უკან მოჩანს მეჩხრად დასახლებული ტერიტორიები.
- ფოტო 35** - ქუთაისის თეთრი ხიდის პროექტი. გეგმა და განშლა. 1851 წ. (ამონარიდი ნახაზიდან, დედანი ინახება ქუთაისის ცენტრალურ არქივში.)
- ფოტო 36** - „თეთრი ხიდი“ დღეს, ულამაზესი თეთრი ქვების ფონზე -2012 წ.
- ფოტო 37** - რიონის თეთრი ქვები ქუთაისის ბუნებრივი ძეგლის სტატუსით უნდა იყოს დაცული ხელყოფისაგან.
- ფოტო 38** - წითელი ხიდი. შორს მოჩანს თეთრი ხიდი. ჩანახატი 1865 წ, სტაროვსკი.
- ფოტო 39** - იგივე ხედი - -1910 წ

- ფოტო 40** - წითელი ხიდი. 1949 წელი
- ფოტო 41** - წითელი ხიდი
- ფოტო 42** - დღეს წითელ და თეთრ ხიდებს შორის მოქმედებს აგრეთვე რუსთაველის სახელობის ხიდი. ფოტო 2012 წ.
- ფოტო 43** - ჯაჭვის ხიდი 1822 წ - ჩანახატი
- ფოტო 44** - ჯაჭვის ხიდის მარჯვენა ბურჯი - ნახატი
- ფოტო 45** - რიონი ჯაჭვის ხიდის გარეშე, მხოლოდ ბურჯებია დარჩენილი.
- ფოტო 46** - ჯაჭვის ხიდი
- ფოტო 47** - ჯაჭვის ხიდი 2012 წ. რომელიც გადებულია ძველ ბურჯებზე.
- ფოტო 48** - ძველი კიბე-ქუჩა რიონის მარჯვენა სანაპიროზე.
- ფოტო 49, 50** - კიბე-ქუჩა 2012 წელს.
- ფოტო 51** - კიბე-ქუჩის მარცხენა განშტოება.
- ფოტო 52** - ამონარიდი „სტატისტიკურ- ეკონომიური კრებულიდან“- 1932 წ.
- ფოტო 53** - ქუთაისის გენერალური სქემა - 1938 წ. (ავტ.- ა. ნიკოლაიშვილი, შ. თულაშვილი, ეკონომისტი ლ. ლორთქიფანიძე.)
- ფოტო 54** - ქუთაისის 1947 წლის გენგეგმა (ავტ. ა. ნიკოლაიშვილი, შ. გიგოლაშვილი, ეკონომისტი ლ. ლორთქიფანიძე)
- ფოტო 55** - ქუთაისის 1956 წლის გენგეგმა. (ავტ. შ. ლომთაძე, თანაავტორები დ. ნაცვლიშვილი, ნ. ორლოვა, შ. ნოსელიძე)
- ფოტო 56** - ქუთაისის სქემატიური გეგმა - ტოპოგეგმა 1933- 1936 წლები.
- ფოტო 57** - ტექნიკურ - ეკონომიკური დასაბუთების ესკიზი №1. განვითარების „განივი“ ვარიანტი. ავტორი ზ. ქურდიანი.
- ფოტო 58** - ძველი ქუთაისის განაშენიანება მდ. რიონის პირას.
- ფოტო 59** - რელიეფზე შეფენილი ქუთაისი ზამთარში. (Saunje.ge)
- ფოტო 60**- ტექ - ეკონომიკური დასაბუთების ესკიზი № 2, განვითარების „მერიდიანული“ ვარიანტი. ავტორი ზ. ქურდიანი.
- ფოტო 61** - ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების გენგეგმა (საყრდენი გეგმა)1976 წ.
- ფოტო 62** - ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების გენგეგმა (ძირითადი ნახაზი)1976 წ.

- ფოტო 63** - ქუთაისის მესამე თაობის გენგეგმა. მაკეტი - 1976 წ.
- ფოტო 64** - ქუთაისის III გენგეგმა. მაკეტი. შემსრულებლები: ლ. გოშაძე, თ. ლომთაძე, ზ. ჟვანია.
- ფოტო 65** - ქუთაისის ცენტრის განაშენიანების კონკურსში გამარჯვებული პროექტი. ფოტო მაკეტიდან. ავტ-ები ნ. მიქაძე, გ. მეტრეველი, მ. გაგნიძე, 1983.
- ფოტო 66** - იგივე, გეგმა და განშლა.
- ფოტო 67** - ქუთაისის ცენტრის განაშენიანების კონკურსი. "თბილზნევის" ვარიანტი, ავტორები: ბ. მამინეიშვილი, დ. ოდიშარია. 1983წ.
- ფოტო 68** - განსახლების რეგიონალური სქემა. (გრს) ვარიანტი III - 1978 წ.
- ფოტო 69** - გრს - ქუთაისის, როგორც მსხვილი ჯგუფური სისტემის ცენტრის და ქალაქ-ქვეცენტრების გეგმარებითი ორგანიზაციის პრინციპიალური სქემა.
- ფოტო 70** - ქუთაისის რაიონი - სქემატიური რუკა - 1934 წ.
- ფოტო 71** - ქ ქუთაისის საგარეუბნო ზონის დაგეგმარების პროექტი 1976 წ. (ავტორები - შ. გიგოლაშვილი, ვ. აფციაური, ეკონომისტი ლ. პარფენოვა)
- ფოტო 72** - მანძილები, დაშორებული 50 კმ რადიუსით ქუთაისს.
- ფოტო 73** - ლაზიკის ტერიტორია - სატელიტური ტოპოგეგმა
- ფოტო 74** - ქალაქი „ლაზიკა“ ესკიზი, 3D ვერსია
- ფოტო 75** - კოლხეთის ნაკრძალი
- ფოტო 76** - ქუთაისის პარლამენტის შენობა - მაკეტი
- ფოტო 77**, - ქუთაისის პარლამეტი და მიმდებარე ტერიტორია -2012 წ.
- ფოტო 78** - სანაოსნო კავშირი ქუთაისსა და ფოთს შორის. 1831-1834 წ.- ჟაკ ფრანსუა გამბა.
- ფოტო 79** - სატელიტური ფოტო, სადაც მინიშნებულია ყულევი, რიონის შესართავი და პალიასტომის ტბა. 2013 წ.
- ფოტო 80** - საქართველოს სსრ და მიმდებარე რაიონების სატრანსპორტო ქსელი. შესრულებულია 1970 წელს საკავშირო სახმშენის დაქვემდებარებულ „ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ“-ის მიერ.
- ფოტო 81** - ქუთაისის რკინიგზის სადგური - 1877 წ.
- ფოტო 82** - ქუთაისის III გენგეგმის საანგარიშო ვადის შემდგომი პერიოდის განვითარების კონცეფცია. პროექტის ავტორი ზ. ქურდიანი - 1975 წ.

- ფოტო 83** - სატრანსპორტო სქემა ქუთაისის საკვანძო მონაკვეთზე. 1970წ.
- ფოტო 84** - ქუთაისის სამრეწველო რაიონის დაგეგმარების პროექტი -1970
- ფოტო 85** - ქუთაისის შემოვლითი გზის გენერალური გეგმა ტოპორუკაზე
- ფოტო 86**- ქუთაისის ასაქცევი გზა და ალტერნატიული ვარიანტი
- ფოტო 87** - ქუთაისის ასაქცევი გზა კვანძებით და ადგილობრივი სისტემებით
- ფოტო 88** - ქუთაისის აეროპორტის სიტუაციური სქემა
- ფოტო 89** - ქუთაისის აეროპორტი.
- ფოტო 90** - საქ. ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ბრძანება № 1-1/1254, 8. 07. 08 წ.
- ფოტო 91** - ქ. ქუთაისის საკრებულოს დადგენილება № 153, 4 აპრილი, 2008 წ.
- ფოტო 92** - ქ. თბილისის საკრებულოს გადაწყვეტილება № 4-13, 2009 წ. 27.03
- ფოტო 93** - დეტალური ზონირების რუკა
- ფოტო 94** - ქუთაისის ცენტრალური ნაწილის კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონა.
- ფოტო 95** - ქუთაისის პანორამა ბაგრატის ტაძრის ჩართვით
- ფოტო 96** - რეკონსტრუირებული ბაგრატის ტაძარი
- ფოტო 97** - ბაგრატის ნანგრევები

ცხრილების ნუსხა

- ცხრილი 1** - ქალაქის გეგმარებითი დარაიონება 1976 წლის გენგეგმით.
- ცხრილი 2** - კ 1 და კ 2 კოეფიციენტების მაჩვენებლები (არსებული მდგომარეობა)
- ცხრილი 3** - კ 1 და კ 2 კოეფიციენტების შედარებითი ცხრილები
- ცხრილი 4** - ფუნქციური ტერიტორიების პროცენტული განაწილება.

მადლიერება

პატივისცემის გრძნობით მინდა მივმართო ჩემი დისერტაციის სამეცნიერო ხელმძღვანელს, არქიტექტურის დოქტორს, პროფესორ ოთარ ნახუცრიშვილს და გულწრფელი მადლიერება გამოვხატო მისდამი, იმ დახმარებისათვის, რომელიც გამიწია სადისერტაციო ნაშრომის მომზადების პერიოდში, საინტერესო სადისერტაციო თემის შერჩევისათვის, რომელზეც ვიმუშავე უდიდესი სიამოვნებით.

მინდა დიდი მადლობა გადავუხადო არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის ფაკულტეტის მთელს საზოგადოებას მხარდაჭერისთვის და განსაკუთრებით, ყოფილი „არქიტექტურის ისტორიისა და თეორიის კათედრის“ პედაგოგიურ კოლექტივს, აქტიური სამეცნიერო მოღვაწეობისათვის, რომელშიც მონაწილეობა, კათედრაზე მუშაობის დროს ძალიან ნაყოფიერი და საინტერესო იყო ჩემთვის.

მინდა უდიდესი მადლიერებით პატივი მივაგო პროფესორ თინათინ ჩიჩუას ხსოვნას, რომელმაც არ დაიშურა მონდომება, რათა პრაქტიკოსი არქიტექტორის გამოცდილება დამეკავშირებინა არქიტექტურის სამეცნიერო სფეროსთან.

ასევე დიდი მადლობა ვუთხრა თანადგომისათვის ჩემს ოჯახს: დამსახურებულ არქიტექტორს ლერი გომამეს პროფესიონალური რჩევებისათვის და მასალის მოწოდებისათვის, დავით გომამეს კომპიუტერული უზრუნველყოფისათვის.

არქიტექტორი მედეა აბულაძე

შესავალი

თემის აქტუალობის წარმოჩენისათვის მოკლედ მიმოვიხილავთ იმ პრობლემებს, რომელზეც გავამახვილეთ ყურადღება.

საქართველოში დამოუკიდებლობის აღდგენასთან ერთად შეიცვალა ქვეყნის პოლიტიკური და სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობა, გაჩნდა **მიწაზე კერძო საკუთრების ფაქტორი**, რამაც პირდაპირი გავლენა იქონია ქალაქების ურბანულ და არქიტექტურულ - სივრცობრივ განვითარებაზე.

2001 წლიდან მოხდა სერიოზული ინსტიტუციური ცვლილებები: შეიცვალა მიდგომა ქალაქგეგმარებითი პროექტირების მიმართ, გრძელვადიანი გენგეგმების მიმართ, გაუქმდა მშენებლობის სამინისტრო და მასთან ერთად მშენებლობის მარეგულირებელი მრავალი ფუნქცია, მოხდა **ქალაქმშენებლობითი საკანონმდებლო და ნორმატიული ბაზის მოშლა**, რაც დამაბრკოლებელ მომენტად იქცა ქვეყანაში ქალაქგეგმარებითი საქმიანობის წარმართვაში, საქართველოს **განსახლების ახალი გენერალური სქემის შემუშავებაში**, რომლის გარეშე, საერთაშორისო ფართომასშტაბიანი პროექტების რეალიზაცია, ქვეყანას შეუქმნის განუზომელი ნეგატიური ცვლილებების საფრთხეს.

ნათელი ხდება, რომ ქალაქგეგმარებითი პროექტირების ერთიანი სისტემის მოშლას, როცა აღარ არსებობს ამ სისტემის არც ერთი იერარქიული საფეხური, შესაძლებელია მოჰყვეს დამანგრეველი შედეგი. განსაკუთრებით ეს მწვავედ შეეხო ისტორიულ ქალაქებს.

ჩვენ განვიხილავთ ქვეყნის სიდიდით და მნიშვნელობით გამორჩეულ ქალაქ ქუთაისს, რომელიც მუდამ იყო ქვეყანაში მიმდინარე პროცესების ეპიცენტრში და **ამდენად მუდამ იყო აქტუალური**.

კვლევის მიზანი: წინამდებარე ნაშრომი მიზნად ისახავს ქალაქ ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი პროექტირების ისტორიის კვლევის ფონზე,

ხელშესახებად წარმოვაჩინოთ ქუთაისის პრობლემები დღევანდელ ეტაპზე, დავსახოთ შემდგომი პერსპექტივები.

კვლევის ამოცანებია: ჩატარებული კვლევის საფუძველზე, ქ. ქუთაისის ქალაქწარმომქმნელი და განმავითარებელი პოტენციალის გამოვლენა და ჩამოყალიბება რეკომენდაციებისა მომავალ გენერალურ გეგმაზე სამუშაოდ.

კვლევის ობიექტია: ქუთაისის ისტორიული და ქალაქგეგმარებითი მემკვიდრეობის გრაფიკული მასალა, კარტოგრაფიული რუკები; საბაზისო საპროექტო დოკუმენტაცია - 1938, 1947, 1956, 1976 წწ-ის გენგეგმები, 2000-2025წ-ის გენ გეგმის ესკიზები, ადრეული სქემები; საგარეო სატრანსპორტო ქსელები და განვითარების პერსპექტივები.

კვლევის მეთოდი შეესაბამება კვლევის თანმიმდევრული პროცესის შესაბამის ამოცანებს. მოიცავს ლიტერატურული წყაროების, მოძიებული საპროექტო დოკუმენტაციის სისტემურ შესწავლას; ხდება საბჭოთა პერიოდის საკანონმდებლო ბაზის, თეორიისა და პრაქტიკის ურთიერთ დამოკიდებულებისა და მიმდინარე პროცესების პარალელური ანალიზი, 2004 წელს ქ. ქუთაისის მერიის მიერ ჩატარებულ სოციალური გამოკითხვა-ანკეტირების ანალიზი; ჩატარდა გამოკითხვები.

კვლევის მეცნიერული სიახლეა: 1872 წლის ცალკეული გეგმების მოძიება და აღდგენა, ამ პერიოდის ქუთაისის თითქმის სრული სურათის წარმოჩენა და მისი ელექტრონული ვერსიის შექმნა.

სიახლეა, ქუთაისის დღემდე ნაკლებად შესწავლილი ქალაქგეგმარებითი ისტორიის ანალიზი, პირველი შრომა, რომელიც მიემდვნა ქუთაისის ამ მიმართულების კვლევას ეკუთვნოდა არქიტექტორ თ. ლომთაძეს და მოიცავდა პერიოდს 1975 წლამდე. მანამდე ეს თემა ზოგად კონტექსტში განხილულ იქნა ლ. სუმბაძის და ვ. ცინცაძის სტატიაში, რომელიც შეეხებოდა იმერეთის საცხოვრისების შესწავლას (1948 წ.), ვ. ბერიძის სამეცნიერო შრომაში „ქართული საბჭოთა არქიტექტურის ისტორია“ – (1921-1933 წწ.), ნ.

ჯანბერიძის მონოგრაფიაში „ქართული საბჭოთა არქიტექტურა“ 1971 წ, მოგვიანებით 1989 წელს ნ. ასათიანის ნაშრომში „ქართული საბჭოთა ქალაქთმშენებლობა (1920-1930 წწ.)“.

სიახლედ შეიძლება ჩაითვალოს მოძიებული მასალის სისტემატიზაცია, ანალიზი და ამის საფუძველზე, დასკვნის ჩამოყალიბების შესაძლებლობა.

ნაშრომის პრაქტიკული ღირებულება კვლევის შედეგად მიღებული დასკვნები და რეკომენდაციები, რომელიც შესაძლებელია გამოყენებულ და გათვალისწინებულ იქნას ქ. ქუთაისის ახალი გენერალური გეგმაზე მუშაობის პროცესში, ასევე ქალაქისათვის პრიორიტეტული მიმართულებების განსაზღვრაში, საკანონმდებლო ნორმატიული ბაზის დახვეწაში, ცალკეული ტრადიციული და ახალი დარგების გაძლიერებაში.

ნაშრომის აპრობაცია: სადისერტაციო ნაშრომის კვლევის ძირითადი შედეგები (დასკვნები, რეკომენდაციები, წინადადებები) სამეცნიერო სტატიების სახით გამოქვეყნებულია სამეცნიერო-ტექნიკურ ჟურნალებში, წარდგენილია სემინარებზე, მოხსენებები გაკეთებულია თბილისის ტექნიკური უნივერსიტეტის კონფერენციებზე.

დისერტაციის სტრუქტურა და მოცულობა. ნაშრომი მოიცავს: შესავალს, ლიტერატურის მიმოხილვას, ორ თავს და ქვეთავებს, დასკვნებს, რეკომენდაციებსა და წინადადებებს, გამოყენებული ლიტერატურის ჩამონათვალს, ილუსტრაციებს (ქალაქის სქემები, გეგმები, ფოტოები, ჩანახატები) და ცხრილებს.

რამდენადმე განსხვავებული თემა (ქუთაისის საგარეო ტრანსპორტი, საგარეუბნო ზონა, ქვეყნის განსახლების რეგიონალური სქემა, საკანონმდებლო ბაზა), რომელთა განხილვა საჭიროდ ჩავთვალეთ სადისერტაციო თემის სრულყოფილად წარმოჩენისათვის, უფრო ვრცლად იქნა მოწოდებული ძირითად ტექსტში:

თითოეული თემა იწყება მოკლე ისტორიული წანამძღვრებით და ერთვება საერთო სადისერტაციო თემაში.

სადისერტაციო თემის - „ქ. ქუთაისის არქიტექტურულ-გეგმარებითი განვითარება და მისი სამომავლო პერსპექტიები“, სათაურიდან გამომდინარე, რეკომენდაციები და წინადადებები არ საჭიროებენ სიღრმისეულ დაკონკრეტებას, მიუხედავად ამისა, შემოთავაზებული გვაქვს ასეთი მოსაზრებები: ტურიზმის, მსუბუქი მრეწველობის და სამეცნიერო საქმიანობის ხელშეწყობასთან დაკავშირებით.

დისერტაციის სრული ვერსია შეადგენს კომპიუტერულ 151 გვერდს, აქედან 97 ილუსტრაციას და 4 ცხრილს.

თავი 1 - ლიტერატურის მიმოხილვა

დისერტაციაზე მუშაობისას გამოყენებულია საქართველოში და უცხოეთში გამოცემული ლიტერატურა ტექსტის მიმდევრობით. მათ წარმოგიდგენთ მოკლე ანოტაციების სახით. დისერტაციის ის ნაშრომები, რომელთაც განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვთ ძირითადი ტექსტისათვის, განიხილება ვრცლად.

- **გელოვანი აკ.** - აპოლონიოს როდოსელი „არგონავტიკა“- თბ. 1975 წ.

აკ. ურუშაძისეული პროზაული თარგმანის შემდეგ, აკ. გელოვანის მიერ პირველი პოეტური თარგმანი, ალექსანდრიელი მგოსნის აპოლონიუს როდოსელის პოემისა „არგონავტები“. ესაა კოლხურ-ელინური ეპოსი. რედაქცია, ნარკვევები, შენიშვნები და საძიებელი ეკუთვნის აკ. ურუშაძეს. წიგნი მნიშვნელოვანი სამეცნიერო და ლიტერატურული მოვლენა იყო ქართულ სინამდვილეში, მოიცავს ცნობებს კოლხეთის და ქუთაისის შესახებ. ეს პირველი წყაროა, რომელიც ფაზისის (რიონის) სათავეებს ამარანტების მთებში მოიხსენიებს.

- **ჯაოშვილი ვ.** „ქუთაისი“-1989 წ.

წიგნი მონოგრაფიული ხასიათისაა. ეძღვნება ქუთაისის ეკონომიკურ-გეოგრაფიულ დახასიათებას, ისტორიულ წარსულს, მოცემულია მრეწველობის ზოგადი დახასიათება. ვრცლადაა განხილული ქალაქის კულტურული ცხოვრება და ისტორიულ - არქიტექტურული ძეგლები, საქალაქო დასახლების გარეგნული სახე და შიგასხვაობანი, მოსახლეობის დინამიკა, შემადგენლობა და საქმიანობა. გარკვეული ადგილი აქვს დათმობილი საგარეო ტრანსპორტს, ვაჭრობისა და კომუნალური მეურნეობის დახასიათებას. ჩვენთვის სხვა მასალასთან ერთად, განსაკუთრებით საინტერესო იყო ნაშრომში ჩაკრული დიუბუა დე მონპერეს მიერ შესრულებული ქართულად ნათარგმნი ქუთაისის დეტალური გეგმა.

- **literatura.mcvane.ge** – „ხომლის მთის საიდუმლოება“. ბოლოს გადამოწმებულია -05.07.2013

სტატია მოგვითხრობს 2007 წელს მეცნიერების, ალპინისტების და გეოლოგების ერთობლივ ექსპედიციაზე, გურამ გაბიძაშვილის ხელმძღვანელობით, ხვამლის („ვარსკვლავთკრებული“-სულხან საბა ორბელიანი) მთაზე, რომელიც ქუთაისის ჩრდილოეთით მდებარეობს, რიონის სანაპიროზე და რომლის შესახებ ცნობები „ქართლის ცხოვრებაში“ მოიხსენება ქუთაისთან ერთად.

- **ისაკაძე რ.** - „ქუთაისი XV – XVIII საუკუნეებში“ (არქეოლოგიური მასალების და ისტორიული წყაროების მიხედვით) - დისერტაცია 2006 წ.

დისერტაცია ეძღვნება ქუთაისის ნაქალაქარზე წარმოებული ოცწლიანი საველი-არქეოლოგიური კვლევა-ძიების და სხვადასხვა წყაროების შეჯერებისას, იმერეთის სამეფოს დედაქალაქობის ხანის ქუთაისის ისტორიის წარმოჩენას. ქუთაისი XV – XVIII საუკუნეებში კვლავ ინარჩუნებს დასავლეთ საქართველოს პოლიტიკურ - ადმინისტრაციულ და კულტურულ- ეკონომიური ცენტრის როლს. საინტერესო ინფორმაციებია ქუთაისი ძველი ხიდების შესახებ. ამ პერიოდში ქალაქის განაშენიანების ძირითად ორიენტირებად კვლავ რჩება წინა ეპოქებში ჩამოყალიბებული უბნები მდ. რიონის ორივე მხარეს.

- **ჯიქია ლ.** „ქუთაისის ქვეყნის“ არქეოლოგიური რუკა (ძვ. წ. I ათასწლეული) - ჟურნალი „ძეგლის მეგობარი“ №46 – 1977 წ.

სტატიაში აღწერილი და განხილულია ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის, არქეოლოგიისა და ეთნოგრაფიის ინსტიტუტისა და თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის გაერთიანებული ექსპედიციის მიერ 1963-1965 წწ-ში ჩატარებული მნიშვნელოვანი დაზვერვითი სამუშაოების შედეგები.

- **ბერიძე ვ.** „ქართული საბჭოთა არქიტექტურის ისტორია“ ნაწილი I – (1921-1933 წწ.)

ნაშრომი ისტორიულ- რეტროსპექტიული ხასიათისაა, მოიცავს ქ. ქუთაისზე ცნობილ თითქმის ყველა ლიტერატურული და გრაფიკული წყაროების აღწერასა და ანალიზს. ძალიან მნიშვნელოვანია ავტორის მიერ მონიშნული პარალელები თბილისთან მიმართებაში.

- **პოლიევქტოვი მ.** „სტოლნიკი ტოლოჩანოვისა და დიაკი იევლევის ელჩობა იმერეთში 1650-1652 წწ“. თბილისი, 1926 წ.

ალექსანდრე მესამის რუსეთისათვის დახმარების თხოვნას მოყვა 1651 წელს რუსეთის ელჩების: სტოლნიკი ტოლოჩანოვისა და დიაკი იევლევის ჩამოსვლა საქართველოში. მათ დაგვიტოვეს ქუთაისის საკმაოდ ვრცელი აღწერა, ასევე ბაგრატის ტაძრის შიდა მორთულობის დაწვრილებითი განხილვა, რაც ძვირფასი ინფორმაციაა, რადგან 1691 წელს თურქებმა ბაგრატის ტაძარი დაანგრიეს.

- **მგალობლიშვილი მ.** - **ჟაკ ფრანსუა გამბა** „მოგზაურობა კავკასიაში - ჩერქეზებთან და აფხაზებთან, კოლხიდაში, სომხეთში და ყირიმში“ - თარგმანი ფრანგულიდან - თბილისი 1987 წ.

გამბა წლების მანძილზე იყო საფრანგეთის კონსული თბილისში და შესაძლებლობა ჰქონდა დეტალურად გასცნობოდა საქართველოს სხვადასხვა კუთხეს, ჰერცოგ რიშელიეს დავალებით, რომელიც თვლიდა, რომ საქართველო გახდებოდა სავაჭრო ცენტრი ევროპასა და აზიას შორის. ყველაფერი ფართოდ აისახა მის თხზულებაში, რომელიც გამოსცა 2 ტომად, ახლდა ატლასიც. გამბას ნაშრომი გამოირჩევა საქართველოს შესახებ ცნობების სიუხვით და მრავალფეროვნებით. მოცემული აქვს თბილისის, ქუთაისის, სოხუმის. რედუტკალეს (ყულევის), გელათის, სიღნაღის, თელავის, წინანდლის და სხვა ადგილების აღწერა; აფხაზეთის, სამეგრელოს, იმერეთის რუკები; ეკლესიების და ციხეების ჩანახატები.

- **გუგუშვილი პ.** „საქართველოსა და ამიერკავკასიის ეკონომიკური განვითარება XIX – XX სს.“-ტ.1, „შეღავათიანი ტრანზიტი და ვაჭრობა 1821-1831წწ“ - თბილისი 1949 წ.

ნაშრომში განხილულია ამიერკავკასიის როლის გაძლიერება ევროპასა და აზიას შორის ტრანზიტულ ვაჭრობაში XIX ს-ის პირველ ათწლეულში, აღწერილია როგორ ძლიერდებოდა ბრძოლა ვაჭრობის სფეროში გავლენისათვის, როგორ ძლიერდებოდა რუსეთის ეკონომიკური გავლენა და პრეტენზიები კავკასიაში. აღწერილია ჟაკ ფრანსუა გამბას, როგორც რუსეთის სავაჭრო კაპიტალის აგენტის როლი 1821 წლის ე.წ. შეღავათიანი ვაჭრობისა და ტრანზიტის დაწესებაში, რომელიც ათი წელი გაგრძელდა. საუბარია სანაოსნო ტრანსპორტზე მდ. რიონზე და ტვირთების მოძრაობაზე ქუთაისში.

- **ვაჭრიძე გ. ვაჭრიძე პ.** „ქუთაისის პოლიტიკურ-ადმინისტრაციული სტატუსის ისტორიისათვის“ – 1995 წ.

ნარკვევში მოკლედაა გადმოცემული ქუთაისის პოლიტიკურ-ადმინისტრაციული სტატუსის ისტორია, შედგენილია იმ მეფეთა, თუ პირთა სია, რომელთაც აქ ჰქონდათ რეზიდენცია.

- **ნიკოლაძე ნ.** - „წარსულიდან (ნაწყვეტები) ამ ასი წლის წინეთ“-თხზულება 1927 წ. გვ.12

თხზულება ავტობიოგრაფიული ხასიათისაა, მაგრამ აქ ბევრი საინტერესო ინფორმაციის ამოკითხვაა შესაძლებელი. აქ ვკითხულობთ, რომ ფრანგი მოგზაური და მკვლევარი ჟაკ ფრანსუა გამბა, რომელმაც დაწერა ნაშრომი, „მოგზაურობა ამიერკავკასიაში“, გარდაიცვალა ქუთაისში, მას დარჩა მემკვიდრე შარლოტა გამბა და მისი მემკვიდრეები დღემდე ცხოვრობენ ქუთაისში.

- **მარი-ფრედერიკ დიუბუა დე მონპერე** - „მოგზაურობა კავკასიაში“- 1839-1845წწ. (Marie-Frédéric Dubois de Montpéreux);

წიგნი ბიბლიოგრაფიულ იშვიათობათა რიგშია. ავტორი არის შვეიცარიელი მოგზაური, სიძველეთა მკვლევარი, არქეოლოგი, გეოლოგი, ნატურალისტი. მან 1831-1834 წწ. იმოგზაურა შავი ზღვის ჩრდილოეთ სანაპიროზე, ყირიმსა და ამიერკავკასიაში. შედეგები გამოაქვეყნა 1839- 1843 წწ-ში 400 მმ-550 მმ ზომის ექვსტომიან ნაშრომში (დიდი ატლასის დართვით), რომელშიც ძვირფასი ფაქტობრივი მასალაა ჩვენი ქვეყნის ბუნებისა და სიძველეთა შესახებ. დიუბუა დე მონპერე საქართველოს გეოლოგიის პირველი მკვლევარია, შეადგინა ჩვენი რეგიონების პირველი გეოლოგიური რუკა. აღსანიშნავია ქუთაისის გეგმა, რომელიც შეიძლება ჩაითვალოს ქუთაისის პირველ გეგმად.

- **საქართველოს ეროვნული არქივის ქუთაისის ფილიალი** - „თ. და შ. ლომთაძეების საოჯახო არქივი“ (არქივი № 81) -

დაარქივებულია არქიტექტორების, მამა-შვილი შოთა (კუკური) და თეიმურაზ ლომთაძეების მიერ მრავალი წლის განმავლობაში შეგროვილი დოკუმენტაცია, ფოტოები, პლანშეტები, ნახაზები, საინტერესოა აქ დაცული ქუთაისის გეგმები. არქივი ახალი შექმნილია, შესაბამისად ბევრი მასალა ჯერ კიდევ შესასწავლი და გასაანალიზებელია. არქივი № 81 -ში დაარქივებულია 1934 წლის ქუთაისის რაიონის სქემატური გეგმა, რომელიც შეიძლება ჩაითვალოს ამ პერიოდის ქუთაისის საგარეუბნო ზონად საზღვრებში.

- **ს.ს.ს.რ. ქუთაისის საგეგმო კომისია** „სტატისტიკურ-ეკონომიური კრებული“ - ქუთაისი 1932 წ.

„სტატისტიკურ-ეკონომიური კრებული“- ესაა საბჭოთა პერიოდის პირველი გამოცემა ქ. ქუთაისის და მისი რაიონის სახალხო მეურნეობის განვითარების შესახებ და წარმოადგენს პირველ ცდას ქალაქის, სოფლის საბჭოების და სოფლების მიხედვით სტატისტიკური მასალების გამოქვეყნებისა. აქ უკვე არის განსაზღვრული მძლავრი ენერგეტიკული ბაზის შექმნა: რიონჰესი, ალპანჰესი, ნამოხვან ჰესი, ცაგერის ჭალა-მექვენა, ჭომა, რიონჰესის მეორე რიგის, ქვედა რიონის. საუბარია ყველა მიმართულების მრეწველობის შედეგებზე, ფაქტობრივ რიცხვებზე დაყრდნობით, ასევე განხილულია ტერიტორია, მოსახლეობა, განათლება, ჯანმრთელობა. ქუთაისის მოსახლეობა 1932 წლის სტატისტიკით შეადგენდა 61 794 კაცს.

- **ასათიანი ნ.** „ქართული საბჭოთა ქალაქმშენებლობა“- თბილისი 1989 წ.

ნაშრომი მაღალი ხარისხის სამეცნიერო ლიტერატურაა და ეძღვნება ქართული საბჭოთა ქალაქგეგმარების პრობლემებს 1920-1930 წწ -ში. ქალაქგეგმარებითი საქმიანობა საქართველოში განხილულია შვიდი ქალაქის: თბილისის, გორის, ცხინვალის, ქუთაისის, ფოთის, ბათუმის და სოხუმის მაგალითზე. მასალათა ფართო სპექტრის გაცნობის და გაანალიზების საფუძველზე ნაჩვენებია საერთო სურათი პროფესიონალური ქალაქმშენებლობის ჩამოყალიბებისა საქართველოში. მოცემულია ქუთაისის 1938 წლის რუკა, რომელიც არ განხორციელებულა.

- **საქქალაქმშენსახპროექტი** -«ქუთაისი-КУТАИСИ - проект генплана развития и реконструкции» - განმარტებითი ბარათი - 1976გ.

განმარტებითი ბარათი ეხება დიდი მოცულობის რუსულენოვანი პროექტის -„ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების მესამე გენერალური გეგმის“ მოკლე დახასიათებას, ქუთაისისათვის 2000 წწ-ის პერსპექტივით. ეს პროექტი გამოირჩევა შესრულების მაღალი ხარისხით და დოკუმენტაციის სისრულით. შესრულდა მაკეტიც. მესამე გენგეგმით მოსახლეობას უნდა მიეღწია 400.000 ათასი კაცისათვის. **(ვრცელად იხ. ქვეთავი 1.8)**

- **Ломтадзе Т.** „ История градостроительства г. Кутаиси и некоторые вопросы его реконструкции „– АВТОРЕФЕРАТ - Тбилиси 1975 г.

ნაშრომში „ქ. ქუთაისის ქალაქგეგმარების ისტორია და მისი რეკონსტრუქციის ზოგიერთი საკითხები“ განხილულია ქ. ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი განვითარების ისტორია უძველესი წყაროების გამოყენებით 1975 წლამდე. ჩატარებულია ძალზე საინტერესო კვლევები მამის, არქიტექტორ შოთა ლომთაძის საოჯახო არქივის მდიდარ მასალაზე დაყრდნობით, რომელიც ავტორია 1956 წელს შესრულებული გენგეგმისა. ნაშრომში საუბარია აგრეთვე ახალი კვარტალური განაშენიანებისათვის პირველად ტიპიური პროექტების გამოყენებაზე ქუთაისის ავტოქარხნის დასახლებისათვის. ნაშრომის ტექსტური ნაწილის მოძიება ვერ მოხერხდა, მაგრამ რეფერატიდან ვგებულობთ, რომ ტექსტური ნაწილი მოიცავდა საბეჭდ მანქანაზე შესრულებულ 140 თაბახის ფურცელს და საგამოფენო 60 პლანშეტს გეგმებით, ფოტოებით და ავტორის მიერ შესრულებული ჩანახატებით. ტექსტი რუსულენოვანია.

- **Крогиус В. Р.** „Особенности формирования планировочной структуры городов в условиях сложного рельефа „ – АВТОРЕФЕРАТ – Москва 1974 г.

ნაშრომი შეეხება ქალაქმშენებლობის მეცნიერების განვითარების ყველა ეტაპზე ქალაქისა და ბუნებრივი გარემოს ურთიერთკავშირს. ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს დახრილი რელიეფი, რომელიც სამშენებლო ნორმებში მოხსენებულია, როგორც „არავარგისი“ მშენებლობისათვის, რადგან იწვევს დამატებით საინჟინრო ღონისძიებებს, ხარჯებს და არაეკონომიურია. ნაშრომის მიზანია ღრმა კვლევის საფუძველზე შემუშავება რეკომენდაციებისა, რთული რელიეფის ათვისებისათვის და ამით ქალაქების, რომელთაც ახასიათებთ ასეთი ტერიტორიები, გამოყენების რეკომენდაციები და ამით ხელშეწყობა ქალაქის გავრცობა-განვითარებაში. ჩვენთვის მისაღებია ეს პოზიცია, უფრო მეტიც, მიგვაჩნია, რომ ჩვენი ქვეყნისათვის ასეთი მიდგომა აუცილებელია.

- **სსი „საქქალაქმშენსახპროექტი“** - ქალაქ ქუთაისის ცენტრის მოშენების პროექტი (საკონკურსო, განმარტებითი ბარათი.) - თბილისი 1983 წ.

ნაშრომი ეხება 1983 წელს „ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის დაგეგმარებაზე“ ჩატარებული კონკურსის მასალების განხილვას. კონკურსი იყო დაკვეთილი და მონაწილეობას ღებულობდა ორი წამყვანი საპროექტო ინსტიტუტი: „საქქალაქმშენსახპროექტი“ და ТвилЗНИИП-ი. ნაშრომში განხილულია გამარჯვებული ჯგუფის (ავტორები: ნ. მიქაძე, გ. მეტრეველი, მ. გაგნიძე) წარმოდგენილია საპროექტო დოკუმენტაციის ანალიზი. **(ვრცლად იხ. ქვეთავი 1.9)**

- **ТвилЗНИИП** –«Конкурсный проект планировки и застройки центра города Кутаиси» - განმარტებითი ბარათი – თბილისი-1983 წ.

ნაშრომი ეხება 1983 წელს „ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის დაგეგმარებაზე“ ჩატარებული კონკურსის მეორე მონაწილე ჯგუფის წარმოდგენილ საპროექტო დოკუმენტაციის ანალიზს. - ავტორები: ბ. მამინეიშვილი, დ. ოდიშარია. **(ვრცლად იხ. ქვეთავი 1.9)**

- **აბულაძე მ. ნახუცრიშვილი ო.** – „ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის განვითარების საკითხისათვის“- ჟურნალი „მშენებლობა“ №4(27) თბილისი-2012 წ.

სტატია ეხება ქუთაისის ისტორიული და ახალი საქალაქო ცენტრის ჩამოყალიბების ანალიზს, სხვადასხვა პერიოდის გენერალური გეგმების და საკონკურსო მასალაზე დაყრდნობის საფუძველზე. - თბილისი 2012წ. **(ვრცლად იხ. ქვეთავი 1.9)**

- **ჯანბერიძე ნ.** „ქართული საბჭოთა არქიტექტურა- განვითარების გზა“- 1971წ.

ეს ძალიან მნიშვნელოვანი შრომაა XIX ს-ის არქიტექტურული საქმიანობის შესწავლისათვის, პირველი მეცნიერული კვლევაა ამ მიმართულებით. ამ პერიოდმა საფუძვლიანი გარდატეხა შეიტანა ქართული ხუროთმოძღვრების ისტორიაში.

- **Госстрой ГССР, п. и. ГРУЗГИПРОГОРСТРОЙ** - „Доклад по теме: Региональная схема расселения на территории ГССР на 1991-2001 г.г.“ Тбилиси 1978 г.

სამეცნიერო კვლევითი სამუშაო მოიცავს 106 მანქანურ ნაბეჭდს, 20 დანართს, 16 კარტოგრაფიულ სქემას. ესაა საანგარიშო შრომა და აღწერს საქართველოს სსრ განსახლების რეგიონალურ სქემას (გრს) ქვეყნის პერსპექტიული განვითარებისათვის. (ვრცლად იხ. ქვეთავი 1.10)

- **Проект пригородной зоны города Кутаиси.** – Тбилиси 1976 г.

პროექტი მუშავდებოდა მესამე გენგეგმის პარალელურად. სსსრ მინისტრათა საბჭოს - 5.11.1974 წ.№596 და საქ. სახმშენი 10.1-1975 წ.-ის დადგენილებების საფუძველზე. ავტორები: შ. გიგოლაშვილი, ვ. აფციაური, ეკონომისტი ლ. პარფენოვა. ამ ზონაში შედის საკურორტო ქალაქი წყალტუბო და ოცამდე სასოფლო დასახლება. ეს არის ტერიტორიები, რომლებიც 15-20 კმ-ის რადიუსით ეკვრიან ქუთაისს. (ვრცლად იხ. ქვეთავი 1.11)

- **Госстрой ГССР, п. и. ГРУЗГИПРОГОРСТРОЙ** – „Региональная схема расселения ГССР“ Тбилиси 1979 г.

ნაშრომი ეხება საქართველოს სსრ განსახლების რეგიონალური სქემის 1978 წლის საანგარიშო ნაშრომის წიგნად გამოცემულ ვარიანტს და თემა მოკლედ, რეფერატის სახით არის წარმოდგენილი. (ვრცლად იხ. ქვეთავი 1.12)

- **Р. МЕРФИ.** „АМЕРИКАИСКИЙ ГОРОД“ – Перевод с английского В. Ковалевского. Москва 1972 г.

წიგნი ეხება აშშ-ის ქალაქების ურბანიზაციის პრობლემებს. ქალაქის მოსახლეობის რაოდენობის ზრდასთან ერთად მეცნიერთა ფართო მასების დაინტერესებას ამ თემით.

- **ნიკოლეიშვილი მ.** „დასავლეთ საქართველოს ქალაქების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისა და სარკინიგზო მშენებლობის ისტორიიდან“. - ქუთაისი 1994 წ.

ნაშრომში საარქივო და სპეციალური სამეცნიერო ლიტერატურის კრიტიკული განხილვის საფუძველზე შესწავლილია დასავლეთ საქართველოს ქალაქების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ისტორია XIX ს-ის რეფორმისშემდგომ პერიოდში, გაშუქებულია საქართველოში სარკინიგზო მშენებლობის და ექსპლოატაციის ისტორია, ნაჩვენებია ქუთაისისა და შავი ზღვის სანავსადგურო ქალაქების - ფოთისა და ბათუმის სოციალურ-ეკონომიკური სახე. (ვრცლად იხ. ქვეთავში 1.12)

- **ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ-** Работа № 5185- „ПРОЕКТ районной планировки КУТАЙССКОГО промрайона Грузинской ССР. ТРАНСПОРТ. Пояснительная записка Москва 1970г

ნაშრომი შესრულებულია, როგორც ქუთაისის მესამე თაობის გენგეგმის მნიშვნელოვანი ნაწილის - „ტრანსპორტი“, წინმსწრებად, „საქქალაქმშენსახპროექტის“ დაკვეთით - 1970 წ-ს, გაანგარიშებები შესრულებულია 1980 წ-თვის, მოცემულია მოსაზრებები 1981- 2000 წწ.-თვის.(ვრცლად იხ. ქვეთავში 1.12)

- **აბულაძე მ. ნახუცრიშვილი ო.** – „ქუთაისის საგარეო სატრანსპორტო ქსელის ანალიზისა და განვითარების საკითხისათვის“ - ჟურნ. „მშენებლობა“ №4(27), თბილისი 2012წ.

სტატია ეხება ქ. ქუთაისის სატრანსპორტო სქემის, კერძოდ საგარეო ტრანსპორტის განვითარების ეტაპებს და მათ ანალიზს. განხილულია სარკინიგზო, საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტის დღევანდელი მდგომარეობა და სამომავლო პერსპექტივები. (ვრცლად იხ. ქვეთავი1.12)

- **„ქუთაისის შემოვლითი გზა.** გარემოზე ზემოქმედების შეფასება. E-60 ავტომაგისტრალის ზესტაფონი-ქუთაისი-სამტრედიის მონაკვეთი. 2011წ.“

ნაშრომში განხილულია ქუთაისის შემოვლითი გზის პროექტირების მიმდინარეობის მიმოხილვა, გარემოზე ზემოქმედების შედეგები. მოტანილია სატრანსპორტო სქემები და ალტერნატიული ვარიანტები.

- **ჯეირანაშვილი თ.** „კავკასიის მაცნე“-სპეციალური გამოცემა 2-თბილისი 2003 წ. გვ. 131

სტატიაში კრიტიკული ანალიზის საფუძველზე განხილულია ქალაქმშენებლობითი მეთოდოლოგიის ზოგიერთი საკითხი. გამოყენებულია ექსპერტული დასკვნები სხვადასხვა ნორმატიული აქტების მოქმედება-გამოყენებაზე. გაანალიზირებულია არსებული ნორმატიული - სამართლებრივი აქტები: კანონი, ბრძანება, წესი, ბრძანებულება და სხვ.

გამოვლენილია ზოგი შეუსაბამობა და წინააღმდეგობები. (ვრცლად იხ. ქვეთავში 2.1)

- **ჩუბინიძე ლ.** „ქალაქ ქუთაისის მრეწველობის განვითარების ძირითადი მიმართულებები საბაზრო ურთიერთობებზე გარდამავალ პერიოდში“ - ავტორეფერატი - თბილისი 2003 წ.

დისერტაციაში განხილულია საქართველოს ეკონომიკური და სოციალური განვითარების თანამედროვე ეტაპზე ერთ-ერთი მთავარი, ჯერ კიდევ გადაუწყვეტელი პრობლემა - მთლიანად ქვეყნის და მისი რეგიონების დაცემული, დეპრესიული სამრეწველო წარმოება, ამ ურთულესი პრობლემის წარმოქმნის ანალიზი და მეცნიერული გამოკვლევა, გაანალიზებულია ამ მიმართულებით მსოფლიოს განვითარებული ქვეყნების გამოცდილებები, ნაშრომში დასაბუთებულია ასეთი პროგრამის ჩამოყალიბების აუცილებლობა.

- **ქუთაისი.** ქალაქის რუკა - ავტორები: თ. გორგოძე, ნ. გორგოძე, თ. ბოკელავაძე, შპს „გეოინფორმაციული სისტემების სერვისი“- თბილისი 2011წ. ეს არის ბუკლეტი-გზამკვლევი ტურისტებისათვის, დატანილია ქუჩების დღევანდელი სახელები, ქალაქის და მისი შემოგარენის ღირსშესანიშნაობები.
- **„თბილარქეთორია“** - თბილისის ქალაქმშენებლობითი განვითარების მეთოდოლოგიური პრობლემები - წიგნი მესამე - თბილისი 2005
- **სს „ხურო“** - „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია“- განმარტებითი ბარათი - ქუთაისი, 2004 წ.

„ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის“ პროექტი, შესრულდა საპროექტო-სამშენებლო კომპანია „ხუროს“ მიერ. პროექტში განხილულია ყველა სფერო არსებული მდგომარეობის ფარგლებში და პრობლემები 2004 წლისთვის. არ არის რეკომენდაციები სამომავლო პერსპექტივებზე გათვლით. შექმნილია გრაფიკული მასალის ელექტრონული ვერსია. (ვრცლად იხ. ქვეთავი 2.2)

- **ჭანიშვილი გ.** ბაგრატის ტაძარი- რეაბილიტაციის პროექტის 1 ეტაპი, „სახელოვნებათმცოდნეო კვლევის შედეგები“. - შპს „რესტავრატორები და კომპანია“- სექტემბერი 2008 წ.

ნაშრომში ვრცლადაა განხილული ბაგრატის საპროექტო დოკუმენტაციაზე მუშაობის პროცესში ძეგლზე ჩატარებული კვლევითი სამუშაოები.

- **Saunje.ge** - ქუთაისი რელიეფზე, ფოტოები. გადამოწმებულია 2.06.2013

- Wikimaria.org/9193277/ka/ქუთაისის-დავით-აღმაშენებლის-სახელობის-საერთაშორისო-აეროპორტი. ბოლოს გადამოწმებულია 2.06.2013
- **ცეცხლაძე ნ.** - „ლაზიკა“ გაეროს კონვენციით დაცულ ტერიტორიაზე - სტატია, netgazeti.ge/news/7422 – 2011.12.14 გადამოწმებულია 5. 07. 2013 წ.
- **ქევანიშვილი ე.** - „გვინდა თუ არა ლაზიკა“- radiotavisufleba.ge - 2011.12.09 გადამოწმებულია 5. 07. 2013 წ.
- **საქართველოს კანონი** „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“- თბილისი, 2005 წლის 2 ივნისი № 1596 -1;

ეს კანონი, V თავში „გარდამავალი და დასკვნითი დებულებანი“-**მუხლი 36**, ავალდებულებს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს 5 თვის ვადაში შეიმუშაოს და დაამტკიცოს „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“, რომელსაც თვითმმართველობის (მმართველობის) ორგანოებმა უნდა შეუსაბამონ თავიანთი „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების რეგულირების წესები“.

- **„დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“** - საქ. ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო, ბრძანება № 1/1254 - თბილისი, 2008 წლის 8 ივლისი.

ეკონომიკის სამინისტროს მიერ, პრეზიდენტის 2005 წლის 2 ივნისის №1596-1ს-ის საქართველოს კანონის „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“, 3 წლის დაგვიანებით შექმნილი ქალაქგეგმარებითი საკანონმდებლო დოკუმენტაცია.

- **„ქალაქ ქუთაისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების წესები“** - თვითმმართველი ქალაქ ქუთაისის საკრებულოს დადგენილება №153 - ქუთაისი, 2008 წლის 4 აპრილი.

ამ დოკუმენტში შემოტანილია ინტენსივობის კოეფიციენტი $კ-2 = 7,2$, რაც წესებისათვის შეუსაბამოა.

- **„სამშენებლო ნორმები და წესები- ქალაქმშენებლობა“-სნ და წ-2**, სსრკ სახმშენი, 07.01. 89

ეს არის საბჭოთა პერიოდში მოქმედი ქალაქგეგმარებითი საქმიანობის დამარეგულირებელი დოკუმენტაცია, რომელიც 1991 წლის შემდეგ იქნა გაუქმებული და კვლავ აღდგენილი საქართველოს ეკონომიკის და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 18 თებერვლის №1 – 1/251 ბრძანების თანახმად საქართველოს მთელს ტერიტორიაზე.

თავი I - ნაწილი -I ისტორიულ - რეტროსპექტიული მიმოხილვა

1.1 - მეფის რუსეთის დროინდელი გრაფიკული წყაროების ანალიზი

ქუთაისი უძველეს ქალაქთა რიგს მიეკუთვნება. მრავალი ლიტერატურული წყაროები მოგვითხრობენ ქუთაისის სილამაზესა და დიდებულებაზე, მრავალი კვლევა არსებობს მისი სახელის წარმომავლობაზე, ცნობილია მითები მისი მეფეების ძლევა-მოსილებაზე და სიმდიდრეზე. მკვლევართათვის ქუთაისი ყოველთვის იყო ამოუწურავი თემა და საინტერესო მრავალი მიმართულებით.

ძველი ქალაქების წარმოშობის ისტორია და მიზეზები ერთმანეთს გავს. ეს გამოიხატება უპირველეს ყოვლისა რელიეფის გამოყენებაში თავდაცვითი მიზნებისთვის. ქუთაისის გეოგრაფიული მდებარეობაც სწორედ ზედგამოჭრილი იყო ამისათვის, ის განაშენიანებულია ვაკე და მთაგორიანი რელიეფის შესაყარზე, მაღალი მთებიდან მომდინარე მდ. რიონის ნაპირებზე, რომელიც ქუთაისთან უკვე მდორედ მოედინება და იმდროინდელი მცირე ზომის ნაგებობათვის სანაოსნოდაც გამოდგებოდა. ასე უკავშირდებოდა ქუთაისი შავი ზღვის ნავსადგურებს.

სწორედ ზღვით შემოვიდნენ „არგონავტები“ განთქმული მეფე აიეტის მდიდარ ქვეყანაში, რათა დაპატრონებოდნენ „ოქროს საწმისს“: - „აი, დასრულდა! მოვედით კოლხეთს! აგერ **ფაზისის** შესართავიცა.“... „ჰელიოს ღმერთის შვილად იტყვიან ძლევა-მოსილი კოლხეთის მეფეს, და **მზის ღვთაების შვილის** გარშემო ცხოვრობს კოლხების ურიცხვი ტომი“.¹ [1]

ამ უძველესმა მითმა „არგონავტების“ შესახებ, რომელმაც ასახვა ჰპოვა აპოლონიოს როდოსელის პოემაში „არგონავტიკა“ ძვ. წ. ა. III ს-ში და უთუოდ ეყრდნობოდა ჩვენამდე ნაწილობრივ მოღწეულ უფრო ადრინდელი ეპოქის (ძვ. წ. ა. VI – V სს) ბერძენი ისტორიკოსების (ჰეკატე მილეთელის, სკილაქს კარიანდელის და სხვათა) ცნობებს კოლხეთის და ქუთაისის

1. აპოლონიოს როდოსელი „არგონავტიკა“- თბილისი 1975 წ.

შესახებ, შეიძლება დაგვარწმუნოს, თუ რა ღრმა ფესვები აქვს ამ ქალაქის ისტორიას.

ლიტერატურული წყაროების ერთ-ერთ წერილობით ცნობაში ახ. წ. ა. VI ს - ში პროკოპი კესარიელი არაერთხელ ახსენებს ქუთაისსა და მის მახლობლად არსებულ ციხე - სიმაგრე უქიმერიონს, აღნიშნავს, რომ მდ. რიონის პირას კოლხებს ძველადვე აუშენებიათ კოტიაციონის ციხე. [2]

პოემაში „არგონავტები“ ასე აღწერენ ბერძნები ქუთაისს: “კუტაიის ხმელეთზე და კირკეს ველზე, ამარანტის შორეული მთებიდან... ფაზისი მოაგორებს თავის ფართე ნაკადს... ხელმარცხნივ იყო ახლა მაღალი კავკასიონი, აიას ქალაქი კუტაიისი.“²

აპ. როდოსელი ჩვენთვის პირველი წყაროა, რომელიც ფაზისის სათავეებს ამარანტების მთებში მოიხსენიებს. ამარანტების მთებად, სავარაუდოა გულისხმობს ფაზისის (რიონის) ნამდვილ სათავეს - რაჭის კავკასიონის ფასის მთას, რომელსაც ზეპირსიტყვაობა ამირანის მთას - „ამირანმთას“ უწოდებს. სწორედ აქ მოესმათ არგონავტებს პრომეთეს გმინვა, რომელიც თქმულებისამებრ, ჰეფესტოს ბრძანებით კავკასიის ერთი მთის გამოქვაბულში მიაჯაჭვეს ღმერთებმა ადამიანებისთვის ცეცხლის ჩამოტანის გამო. მითოლოგიური პრომეთეს სახე იდენტურია ქართული მითოლოგიური გმირი ამირანისა, რომელიც კავკასიის მაღალ მთებშია მიჯაჭვული ადამიანებისთვის ცეცხლის მოპოვებისთვის. გამოითქვა მოსაზრებები, რომ ეს მთა შეიძლება იყოს იდუმალებით მოცული „ხომლის“ (ხვამლის) მთა, რომელიც ჩრდილოეთის მხრიდან ზვიადად გადმოჰყურებს ქუთაისს და ერთი შეხედვით, მართლაც მიაგავს გველეშაპს, რომელიც დარაჯობდა „ოქროს საწმისს“. [3] (ფოტო 1, 2, 3) მოგვიანებით აქ ყოფილა ქართველ მეფეთა განძთსაცავიც. ქუთაისიდან ხვამლის მთა კარგად მოჩანს და ერთ-ერთი ულამაზეს ფონს უქმნის ქუთაისს და ბაგრატის ტაძარს. თუ გავითვალისწინებთ ქუთაისისა და მისი მიდამოების რელიეფის ერთ-

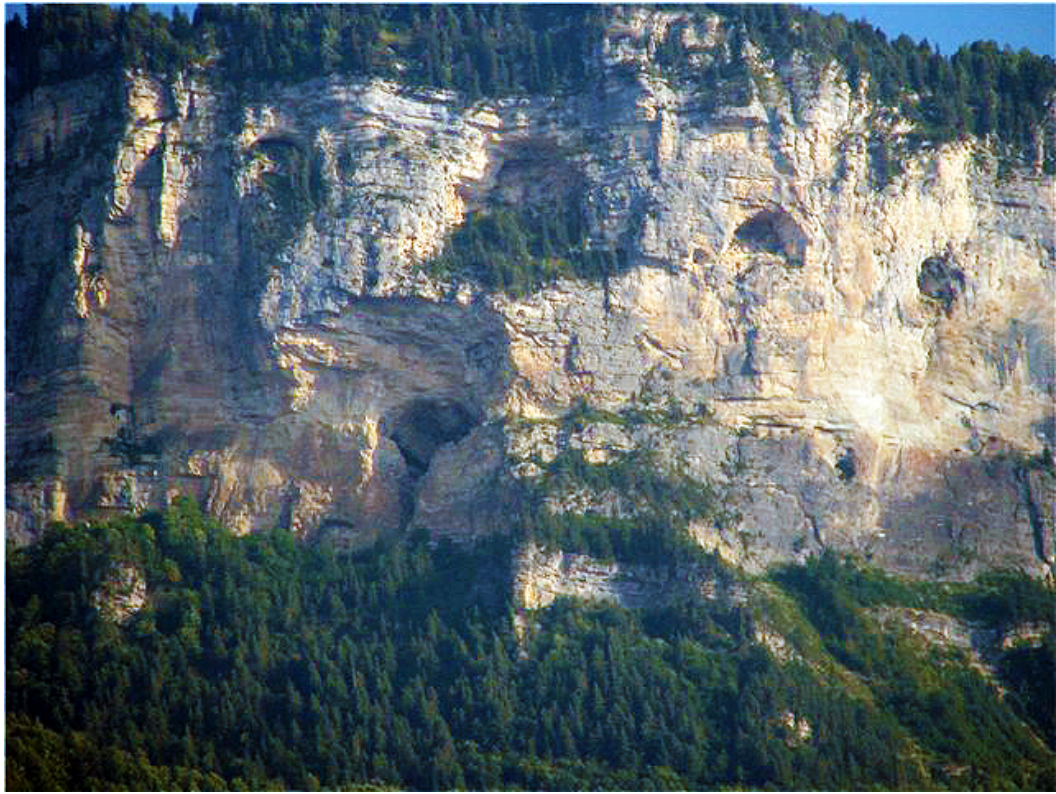
2. აპოლონიოს როდოსელი „არგონავტიკა“- თბილისი 1975 წ.



ფოტო 1 - ხომლის მთა. ხედი ქუთაისიდან 2012 წ (ავტ. ლ. ლაბაძე)

ერთ მთავარ თავისებურებას, ფართოდ გავრცელებულ კარსტულ მოვლენებს: ქალაქში და მოსაზღვრე ტერიტორიაზე მიწისქვეშა მღვიმეებს, ბუნებრივ გამოქვაბულებებს, სხვადასხვა სახის ძაბრებსა და ჭებს („წკვარამებს“), კარსტის ერთ-ერთ საინტერესო მოვლენას, როცა მდინარეები იკარგებიან და შემდეგ კვლავ ზედაპირზე ამოდიან, შესაძლებელია ერთ დღეს მართლაც აღმოვჩნდეთ ძალზე საინტერესო აღმოჩენის მოწმენი - ხომლის მთის საიდუმლოს გამჟღავნებისა, რომლის მიმდებარედ ზედაპირული არქეოლოგიური კვლევებითაც დასტურდება აქ უძველესი მაღალგანვითარებული ცივილიზაციის არსებობა.

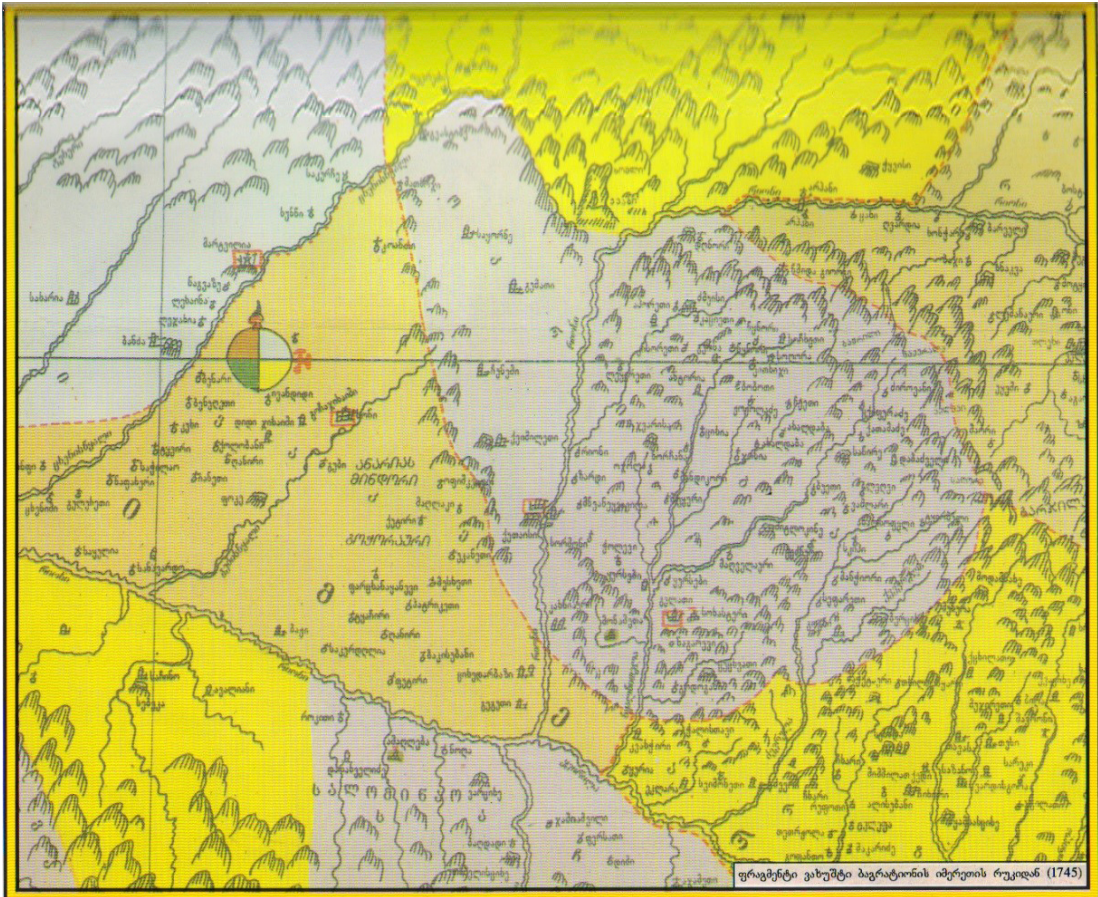
საინტერესოა, რომ ქუთაისიდან ხომლისკენ მიმავალ ხეობაში და მიმდებარედ მრავლადაა განფენილი უძველესი ნანგრევების ნაშთები. ბუნებრივია, ურთიერთკავშირი უძველეს ქუთაისთან ალბათ ძალიან მჭიდრო იყო. ვახუშტის 1745 წლის რუკაზე ხომლის მთა გამორჩეულადაა აღნიშნული და იქვე მიწერილია „ქვაბი“. **[4] (ფოტო-4)**



ფოტო 2 - ხომლის მთის ფრაგმენტი



ფოტო 3 - ჩანახატი დიუბუა დე მონპერეს წიგნიდან - 1834 წ. წარწერა იუწყება: „ მღვიმეების ნაშთები (ნანგრევები) ყვირილას ნაკირზე (იმერეთი)“ - ძალიან წააგავს ხომლის მღვიმეებს.



ფოტო 4 - ფრაგმენტი ვახუშტი ბაგრატიონის იმერეთის რუკიდან-1745 წ. [4]

ასევე გარკვევით იკითხება ხომლის მთა დიუბუა დე მონპერეს ნაშრომში, გეოლოგიური კვლევის რუკაზე. (ფოტო 5)

ჯერ კიდევ მონათმფლობელურ ეპოქაში ჩასახული ქუთაისი უდიდეს როლს ასრულებდა, როგორც ძველი კოლხეთის დედაქალაქი, სადაც გადიოდა სახმელეთო საქარავნო გზები. უწყვეტად ვითარდებოდა ალებ-მიცემობა, ვაჭრობა. ქუთაისის მოსახლეობამ გაიარა განვითარების ყველა ეტაპი - ენეოლითიდან დღემდე.

მრავალწლიანმა არქეოლოგიურმა გათხრებმა სრულიად ახლებური წარმოდგენა შეგვიქმნეს ქალაქის ისტორიის ცალკეულ პერიოდებზე. მისი ისტორიის კვლევა-ძიების ახალი ეტაპი იწყება 1963 წლიდან, როდესაც საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის ისტორიის ინსტიტუტისა და თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის გაერთიანებულმა ექსპედიციამ ფართო მასშტაბის დაზვერვითი სამუშაოები ჩაატარა ქუთაისსა და მის

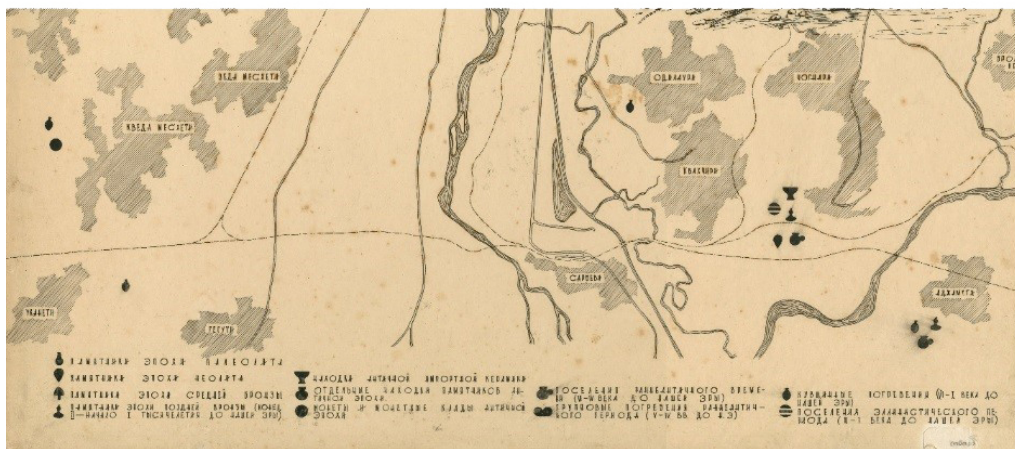
მიდამოებში, რასაც შედეგად მოყვა „ქუთაისის ქვეყნის“ არქეოლოგიური რუკის შედგენა.



ფოტო 5 - ამონარიდი დიუბუა დე მონპერეს გეოლოგიური რუკიდან - 1834-1838 წ. „კოლხეთის აუზის ჭრილები და გეგმები“-„მდ. ცხენისწყლის გაყოლებაზე, იურული პერიოდის ფორმაციები და ცარციანები.

ახალი და უცნობი მასალებით შეივსო ცალკეული ხარვეზები და ისტორიული ქრონოლოგია 1984 წლიდან დღემდე, ო. ლორთქიფანიძის არქეოლოგიის ინსტიტუტისა და ა. წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ერთობლივი ექსპედიციის მიერ მოპოვებული არქეოლოგიური

ექსპედიციების მიერ. [5] დისერტაციის კვლევის ძირითად საგანს წარმოადგენს ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი მემკვიდრეობის გრაფიკული მასალის ანალიზი, ამიტომ ყურადღებას არ შევაჩერებთ ისტორიული და ლიტერატურული მასალების სრულყოფილ განხილვაზე, ტექსტში ინფორმაციისთვის, ჩავრთავთ მხოლოდ მცირე ამონარიდებს ციტატების სახით რ. ისაკაძის სადოქტორო დისერტაციიდან.



ფოტო 6- ქუთაისის და მიმდებარე ტერიტორიის არქეოლოგიური რუკა. შედგენილია 1974 წელს თემურ ლომთაძის მიერ სადისერტაციო ნაშრომისათვის.

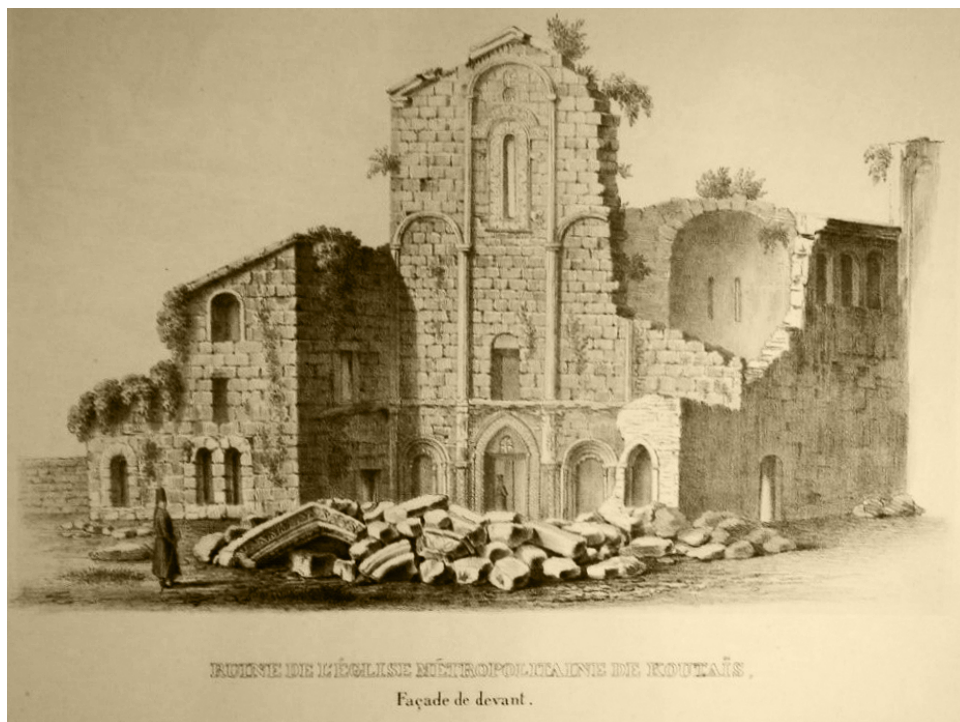
ქუთაისმა თავიდანვე მიიღო განსაკუთრებული მნიშვნელობა, ვინაიდან ის აერთიანებდა დასავლეთისა და აღმოსავლეთის საქარავნო გზებს, ამიტომ მის ხელში ჩასაგდებად ბრძოლა მას თანსდევს მთელი ისტორიის მანძილზე. VIII ს-ის მიწურულს, მეფე ლეონ-II-ის დროს, რომელმაც გააერთიანა აფხაზეთი და ეგრისი, ქუთაისი დედაქალაქად გამოცხადდა. დაახლოებით ამ პერიოდისთვის ვარაუდობენ ქუთაისის ციხის და უქიმერიონის ერთიან

თავდაცვით სისტემად გადაქცევას და მათ ირგვლივ ახალი საქალაქო უბნების შექმნას.

მე-X ს-ის მიწურულს ბაგრატ III სრულიად საქართველოს მეფე გახდა. მისი ძალისხმევით აშენდა და **1003 წელს იკურთხა ქართული კლასიკური არქიტექტურის შესანიშნავი ძეგლი - ბაგრატის ტაძარი. (ფოტო 7, 8, 9)**



ფოტო 7 - ბაგრატის ტაძრის ნანგრევების ფოტო



ფოტო 8 - ბაგრატის ტაძრის ნანგრევები (ჩანახატი)



ფოტო 9 - იგივე. (ჩანახატები დიუბუა დე მონპერეს ალბომიდან - 1834 წ)

ამ დროისათვის უკვე ჩამოყალიბებულია ციხე- ქალაქის მთავარი ბირთვი. იგი ქვიტკირის კედლით იყო შემოსაზღვრული და უქიმერიონის მეზობლად, ე.წ. „არქიელის გორაზე“ (გვიანდელი სახელია) მდებარეობდა, გალავნის სქელსა და მაღალ კედლებში დატანებული იყო მრავალი კოშკი.

1080 წელს თურქებმა სხვა ქალაქებთან ერთად გადაწვეს ქუთაისიც. ქუთაისი აღადგინა და მისი წინსვლა განახორციელა დავით აღმაშენებელმა (1089-1129 წწ.) მის დროს აშენდა გელათის მონასტერი და აკადემია. **(ფოტო 10)**

1122 წელს დავით აღმაშენებელმა გააერთიანა საქართველო და დედაქალაქი გადაიტანა არაბთაგან გათავისუფლებულ თბილისში. ეს პერიოდი საქართველოში „ოქროს ხანად“ იწოდება.

ქუთაისი და მისი მიდამოები „სამოქალაქოს“ სახელწოდებით ცნობილი პროვინცია იყო და ინარჩუნებდა საქართველოს მეორე სატახტო ქალაქის მნიშვნელობას. **[6]**



ფოტო 10 - გელათის მონასტერი და აკადემია. ჟაკ ფრანსუა გამბა 1822 წ.

შემდგომ იწყება მძიმე პერიოდები, ომები, თათარ-თურქმენტა ურდოების 8 შემოსევა, 1386 წ-ს თემურ ლენგის მეთაურობით, ხდება ქვეყნის ცალკე სამეფოებად დაშლა.

1474 წლის ზაფხულში სპარსეთში მიმავალი იტალიის სავაჭრო მისიის წარმომადგენელი, ვენეციის ელჩი ამბროჯიო კონტარინი წერს: [„ 9 ივლისს მივედით პატარა ქალაქ ქუთაისს. აქ მცირე გორაზე არის ციხე სულ ქვიტკირისა. შიგ ციხეში ეკლესია არის, როგორც ეტყობა ძლიერ ძველი. გავიარეთ ხიდი, რომელიც გადებულია საკმაოდ დიდ მდინარეზე და მივედით პატარა მინდორზე. აქ დგას სასახლე საქართველოს მეფის ბაგრატის, რომელსაც ეკუთვნის ეს ციხე-ქალაქი.“ (კონტარინი) „დაგვიტოვა საკმაოდ მწირი, მაგრამ უაღრესად მრავლისმეტყველი მონაცემები ქალაქის ტოპოგრაფიისა და «ოქროს ჩარდახის» თავდაპირველი სამშენებლო ეტაპის შესახებ. კონტარინის ცნობიდან აშკარა ხდება, რომ ბაგრატ II (1462-74) მეფობის ბოლო ხანებში ქუთაისის «ორნაწილიანობა» (ახალი განაშენიანება მარცხენა სანაპიროზე სამეფო რეზიდენციის სახით) უკვე მომხდარი ფაქტია,

რაც კარგად ჩანს მოგვიანო ხანის როგორც ქართულ, ასევე უცხოურ წყაროებშიც.“]³

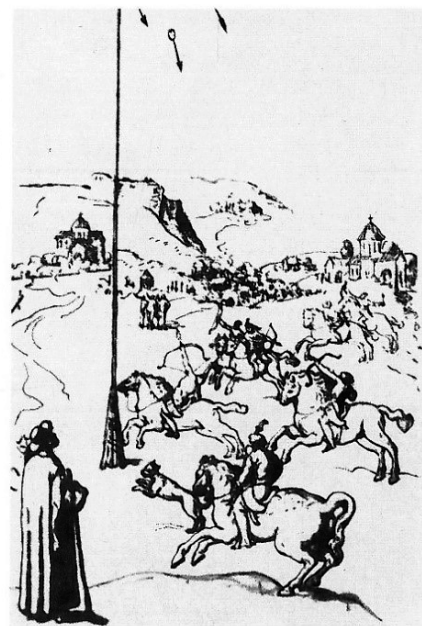
1489 წელს ქუთაისი იმერეთის სამეფოს სატახტო ქალაქად იქცა.

[„XVII ს-ის პირველი ნახევრის იტალიელ მისიონერთაგან ყველაზე მნიშვნელოვან და თავისებურ ცნობებს კასტელის ალბომი შეიცავს, რომელშიც მოთავსებულ ჩანახატთა სახით საქმე გვაქვს საკვლევი ეპოქის ქუთაისის ამსახველ გრაფიკულ მასალასთან, რომელსაც ემატება ალბომში გაბნეული კასტელისავე განმარტებები. კასტელის ალბომში საგანგებოდ უნდა გამოვყოთ №№ 38-ე, 92-ე და 328-ე ჩანახატები. მიუხედავად იმისა, რომ სხვა ძეგლებთან შედარებით (მაგ. გორის ციხე) ეს ჩანახატები ძალზე სქემატურია, მათ მიხედვით მაინც შეიძლება გარკვეული მსჯელობა ქალაქის ტოპოგრაფიის, ფორტიფიკაციის ცალკეული დეტალების, საკულტო თუ საერო ნაგებობების არქიტექტურული იერსახისა და ლოკალიზაციის შესახებ.“]⁴ (ფოტო 11) [5]

მომდევნო პერიოდებში, ბრძოლებით დაუძლურებული იმერეთის მეფე ალექსანდრე III-ს (1639-1661წ.წ.) დახმარებისათვის მიუმართავს რუსეთისათვის, საიდანაც იმერეთში 1651 წ-ს ელჩებად გამოგზავნეს სტოლნიკი ტოლოჩანოვი და დიაკი იევლევი. მათ დაგვიტოვეს ქუთაისის საკმაოდ ვრცელი აღწერა. ამ პერიოდისთვის, ელჩების ცნობით, ცხოვრობდა 1000 კომლი. ქალაქს ეჭირა საკმაოდ დიდი ტერიტორია მდ. რიონის გაღმა-გამოდმა. ე. წ. „დიდი ქუთაისი“ განლაგებული ყოფილა მაღალ გორაზე, რიონის მარჯვენა მხარეს, ხოლო „პატარა ქუთაისი“- მდინარის მარცხენა ნაპირთან, დაბლობ ვაკეზე. პირველი მათგანი შემოვლებული იყო ქვიტკირის მაღალი და სქელი კედლით „სუფთად გათლილი დიდრონი ქვებით“, რომლის საერთო სიგრძე შეადგენდა 1230 საჟენს (2624 მ), სიმაღლე 3 საჟენს (6,39 მ), ხოლო სისქე ერთ საჟენს (2,13 მ). კედლებს დატანებული

3. ისაკაძე რ. - „ქუთაისი XV – XVIII საუკუნეებში“ (არქეოლოგიური მასალების და ისტორიული წყაროების მიხედვით) - დისერტაცია - თბილისი 2006 წ. 4. იგივე.

ჰქონდა 15 დიდი და პატარა კოშკი. ელჩები ქალაქის შიგნით ასახელებენ ოთხ დიდი შენობას, რომელიც გადმოცემით კათალიკოსს ეკუთვნოდა. დიდი ქალაქის ტერიტორიაზე იყო განლაგებული თავისი საკმაოდ ვრცელი გალავნით დიდებული ბაგრატის ტაძარი. ელჩები საგანგებოდ აღნიშნავენ ამ ნაგებობის სიმშვენიერეს და საკმაოდ დაწვრილებით აღწერენ მის შიდა მორთულობას. ეს ძვირფასი ინფორმაციაა, რადგან თურქებმა 1691 წელს ბაგრატის ტაძარი დაანგრიეს.



ფოტო 11 - ამონარიდები XIV ს-ის იტალიელი მისიონერის, კასტელის ალბომიდან

დიდი ქალაქის უკიდურესი აღმოსავლეთი ნაწილი წარმოადგენდა ქალაქ - კრემლს (ასე უწოდებენ ელჩები უქიმერიონს). მას ოთხი მხრივ შემოვლებული ჰქონია ძალზე მაღალი კედელი, 10 საჟენი, (21,3 მეტრი), შიგ დატანებული 7 კოშკით. ციხის კედლის საერთო სიგრძე აღემატება 200 საჟენს (426 მეტრს); მას ჰქონია მხოლოდ ერთი რკინის კარი. (არაფერია ნათქვამი საიდუმლო გვირაბის შესახებ) სამეფო პალატები განლაგებული ყოფილა ციხის შიგნით, დასავლეთი კედლის გასწვრივ; აქვე იყო ციხის მცირე ეკლესია, რომელმაც ჩვენამდე მოაღწია, საცხოვრებელი პალატები განლაგებული ყოფილა ტაძრის გალავნის შიგნითაც. [7]

„პატარა ქუთაისი“ მდებარეობდა მდ. რიონის მარცხენა მხარეს, მიახლოებით დღევანდელ წითელ და თეთრ ხიდებს შორის. აქ განლაგებული იყო მეფის სამი სასახლე და კარის ეკლესია. მეფეთა რეზიდენცია სამი მხრიდან გარშემორტყმული ყოფილა ქვიტკირის მაღალი კედლით, ხოლო დასავლეთით რიონს ეკვროდა. გალავნის საერთო სიგრძე 640 მ-ს შეადგენდა. შესავლის თავზე იდგა თლილი ქვით ნაგები მრგვალი კოშკი, რომელიც სამრეკლოდ გამოიყენებოდა. აქვე მდებარეობდა კარის ეკლესია. კედლის შიგნით გამლაგებული იყო მეფეთა სასახლეები. ერთ-ერთისთვის გამორჩეული სილამაზის გამო „ოქროს ჩარდახი“ შეურქმევიათ. იგი უშუალოდ რიონის პირად ყოფილა აღმართული და წყალდიდობის დროს მდინარის ნაწილი გადიოდა მისი სამი განიერი თალის ქვეშ. (ფოტოები 12, 13, 14, 15) ამ სასახლის მშენიერებაზე მოგვითხრობს ხალხური ლექსი: “ ნეტა რა არის მისთანა, ამომავალი მზისთანა; წყალში რომ ფეხი უდგია, იმ ოქროს ჩარდახისთანა; თბილისში სიონისთანა, საყდარი გელათისთანა; გაღმა-გამოდმა ქალაქი ქუთაისს მეიდნისთანა.“

„ოქროს ჩარდახს“ დღესაც ამშვენებს „საქართველოს ხეთა პატრიარქად“ წოდებული, ჭადრის მრავალსაუკუნოვანი ხე. სასახლე აუგია XVII ს-ის პირველ ნახევარში გიორგი მესამეს (1605-1639 წწ.) ტერიტორიას შემოვლებული ჰქონდა ქვიტკირის კედელი, რომელშიც დატანებული იყო

ორი კომპი ზარბაზნებისათვის, ერთი უშუალოდ კარიბჭის თავზე. „ოქროს ჩარდახსა“ და „მწვანე ყვავილას“ შორის ელჩები ასახელებენ აგრეთვე „პასადს“ და „სლაბოდას“, - სავაჭრო-სახელოსნოების თავმოყრის ადგილს, ეს იყო ყველაზე ხალხმრავალი უბანი.

გერმანელი მოგზაური იოჰან გიულდენშტედტი 1772 წლისათვის ქალაქის ამ უბანში რიონის გაყოლებით 6 ეკლესიას აღნიშნავს. მთელ ქალაქს ყველა მხრიდან შემოვლებული ჰქონია საკმაოდ ღრმა და განიერი თხრილი, რომლის გასწვრივ ყოფილა აგრეთვე ქვაყრილი. თხრილის მთელი სიგრძე 4 კმ-ს აღემატებოდა. ასე რომ მიახლოებითი ანგარიშით მაშინდელი ქუთაისის ფართობი შეადგენდა 120-150 ჰექტარს. როგორც სჩანს თხრილი XVII ს-ის 50-იან წლებშია გაკეთებული მეფე ალექსანდრე III-ის (1639-1661 წწ.) მიერ.

[„გამორჩეულად მნიშვნელოვანი ცნობები, ეროვნებით გერმანელს, რუსეთის მეცნიერებათა აკადემიის ნამდვილ წევრს იოჰან ანტონ გიულდენშტედტს ეკუთვნის, რომელიც იმერეთსა და სამეგრელოში იმყოფებოდა 1770 წლის აგვისტო - სექტემბერში (გიულდენშტედტის მოგზაურობა საქართველოში 1962, გიულდენშტედტის მოგზაურობა საქართველოში 1964).

სხვებისაგან განსხვავებით გიულდენშტედტი დეტალურ ინფორმაციას გვაწვდის რიონის კალაპოტამდე დაშვებული ორი პარალელური კედლით მოზღუდული «ზედა» ქალაქის კლდოვან ფერდობზე, მის დრომდე შემორჩენილი საფორტიფიკაციო, საყოფაცხოვრებო, სანიტარულ-ჰიგიენური და საკომუნიკაციო ნაგებობების შესახებ. ამ ცნობების მნიშვნელობას კიდევ უფრო ზრდის ის გარემოება, რომ ნაქალაქარის ეს ნაწილი თანამედროვე განაშენიანების გამო არქეოლოგიურად სავსებით შეუსწავლელია.“⁵

5 . ისაკაძე რ. – „ ქუთაისი XV –XVIII საუკუნეებში“ (არქეოლოგიური მასალების და ისტორიული წყაროების მიხედვით) - დისერტაცია- თბილისი 2006 წ.



ფოტო 12- მეფის სასახლე რიონის სანაპიროზე - ჩანახატი



ფოტო 13



ფოტო 14 - „ოქროს ჩარდახი“-1912წ

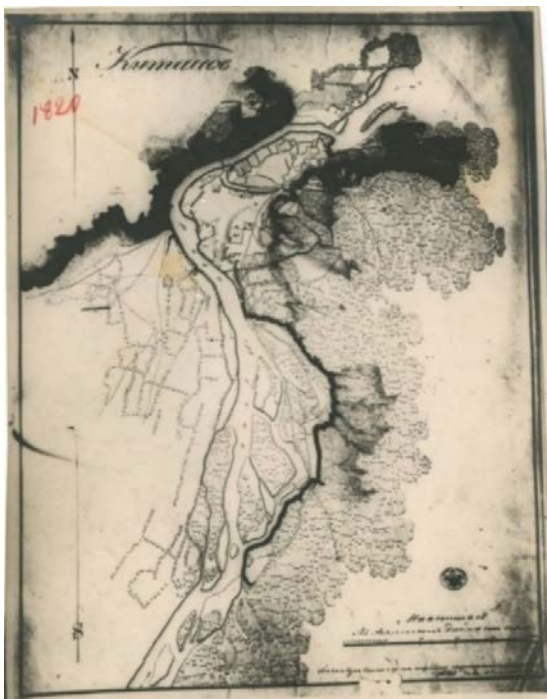


ფოტო 15- „ოქროს ჩარდახი“ და ჭადარი

XVIII საუკუნის ბოლოს ქუთაისი არის მცირე ქალაქი 1000 კაციანი მაცხოვრებლით. მისი დიდი ნაწილი განთავსებულია მდინარის მარცხენა სანაპიროზე, სადაც ვითარდება ქუჩების შედარებით რეგულირებადი ქსელი. ამ პერიოდის ქუთაისის დაგეგმარება ქაოტურია, ტიპურია შუასაუკუნეების ქალაქისა, სადაც გათვალისწინებულია რელიეფი და მშენებლობის თანმიმდევრულობა. ხელოსან - მოვაჭრეთა ცენტრი, ბაზრის გარშემო ჯგუფდება. (დაახლოებით დღევანდელი ჯაჭვის ხიდთან) ეს არის პატარა ქუჩების სისტემა, რომლებიც მოშენებულია ხელოსანთა და ვაჭართა

ფარდულებით. განაშენიანება იყო იშვიათი, როგორც ამას გვამცნობენ თანამედროვენი (ჟ. შარდენი, პ. გნილოსაროვი).

1810 წელს იმერეთი რუსეთს შეუერთდა და გადაიქცა იმერეთის ოლქის სამხედრო - ადმინისტრაციულ ცენტრად. დაიწყო ქუთაისის შედარებით ინტენსიური განვითარება. რუსეთის იმპერიაში მიმდინარე პოლიტიკურ-ეკონომიკური და საკანონმდებლო ცვლილებები, რამდენადმე დაგვიანებით, მაგრამ მაინც თავის ასახვას ჰპოვებდა საქართველოშიც.



ფოტო 16 - ქუთაისის 1820 წლის გეგმა **ფოტო 17**- ქუთაისის გეგმა 1844 წ. (თ. ლომთაძის არქივიდან)

ქუთაისი ვითარდება ძირითადად მდ. რიონის მარცხენა ნაპირზე. (ქალაქის გეგმები 1820, 1844 წწ.) (**ფოტო 16, 17**) XIX ს-ის შუა წლებში ქუთაისის დასახლება რიონის გასწვრივ დაახლოებით 3-კმ-ზე მეტი იყო, ხოლო მდინარის მართობულად ქალაქის სიგანე 2,5 კმ-ს აღემატებოდა. **1833 წელს ქუთაისის მოსახლეობა 2000 კაცზე მეტია.** მისი ტერიტორია თითქმის 700 ჰექტარს უდრიდა. მცხოვრებთა უმრავლესობას ჰქონდა საკმაოდ ვრცელი საკარმიდამო ნაკვეთები, შესაბამისად სიმჭიდროვე არ იყო მაღალი. დასახლების ასეთი ტიპი დღემდე ახასიათებს ქუთაისს და შეიძლება ითქვას, რომ ეს უდავოდ არის მისი ხიბლი და აუცილებლად შესანარჩუნებელია.

1.2 - ქუთაისი და ჟაკ ფრანსუა გამბა

1822 წელს ქუთაისში იმყოფებოდა საფრანგეთის კონსული რუსეთში ჟაკ ფრანსუა გამბა. მას ამიერკავკასიაში და კერძოდ საქართველოში ძირითადად ევროპის სავაჭრო ინტერესები ამოძრავებდა. ევროპა დაინტერესებული იყო უმოკლესი სატრანზიტო გზების მოძიებით, დაემყარებინა სავაჭრო ურთიერთობები აზიის ქვეყნებთან. შესაბამისად გამბა დეტალურად გაეცნო საქართველოს სხვადასხვა კუთხეს, ფეხით მოიარა ეს ტერიტორია და კომერსანტის მახვილი თვალით დაწვრილებით აღწერა თავის წიგნში „მოგზაურობა კავკასიაში“, რომელიც გამოსცა ორ ტომად საფრანგეთში, დაურთო რუკები და ჩანახატები. [8]

გამბა იყო 1821-1831 წლების „ამიერკავკასიაში შეღავათიანი ვაჭრობისა და ტრანზიტის“ შესახებ კანონის მთავარი ინიციატორი. მისი მონაცემებით ამ პერიოდისთვის ქუთაისში 1600 მცხოვრები იყო (ჯარის ნაწილების გამოკლებით).

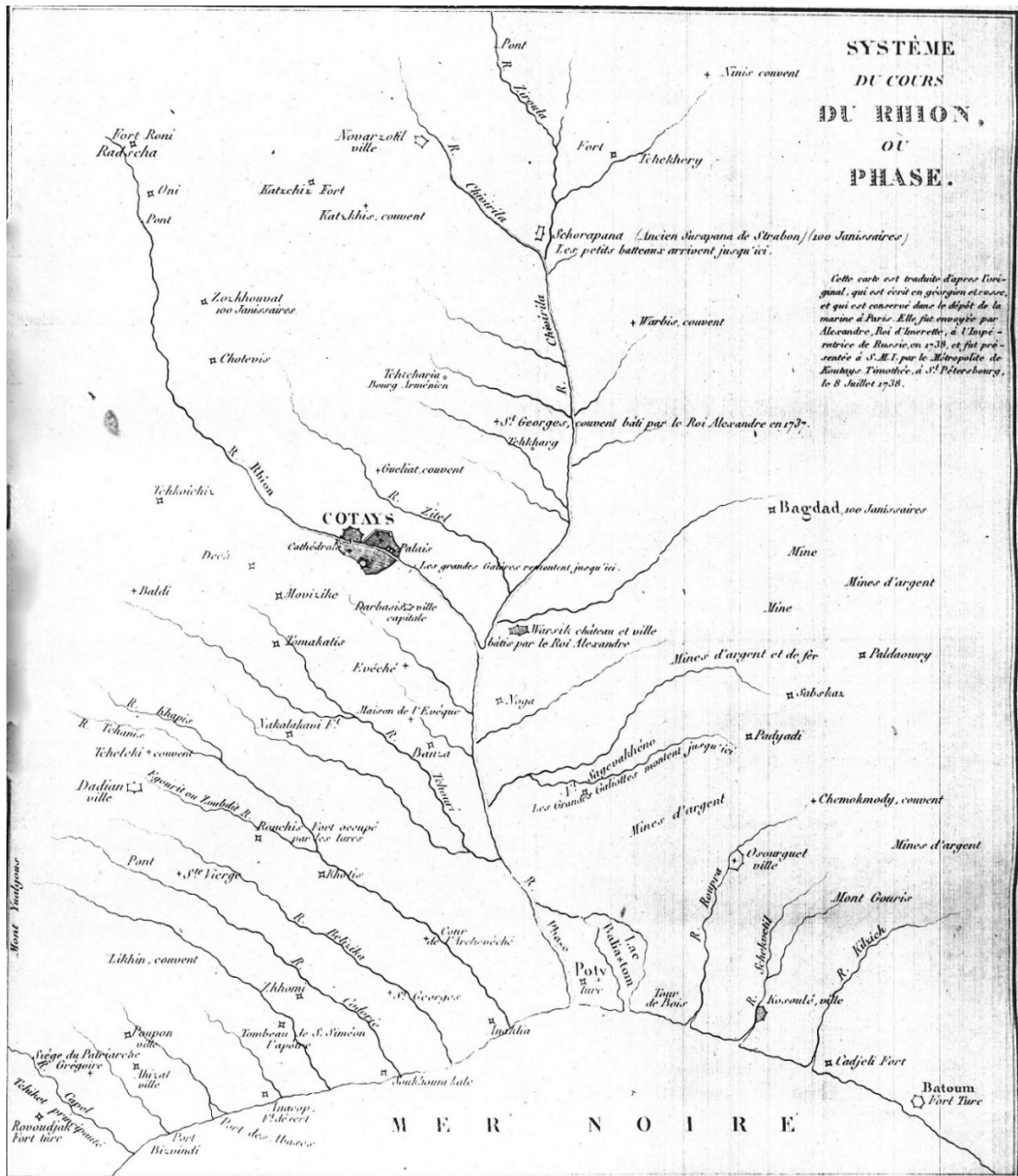
ფრანსუა გამბა დამკვიდრდა ქუთაისში, აქ მან სავაჭრო დაწესებულებების მოწყობის საბაზით მეფის ნაცვლისაგან მიიღო მიწა. შეისყიდა აჯამეთის ტყის ნაწილი (16 ათასი დესეტინა) რაციონალური მეურნეობის მოსაწყობად და გახდა უმსხვილესი მიწათმფლობელი. მან დაისაკუთრა დასავლეთ საქართველოში საუკეთესო მიწები და ხე-ტყით ვაჭრობას მიჰყო ხელი. [9]

გამბა გარდაიცვალა 1833 წელს ქუთაისში. დაკრძალულია სავარაუდოდ ქუთაისის კათოლიკური ეკლესიის ეზოში. „ მას დარჩა ერთად-ერთი მემკვიდრე ქალიშვილი შარლოტა გამბა, რომლის შთამომავალნი ახლაც ცხოვრობენ ქუთაისში.“⁶ ამის შესახებ ვკითხულობთ ნიკო ნიკოლაძის ავტობიოგრაფიულ თხზულებაში. [10]

წიგნში გამბას გამოყენებული აქვს რუკა „ სისტემა რიონის დინებისა ფაზისში“ (ფოთში), რომელზეც მოცემული აქვს განმარტება ამ რუკის

6. ნიკოლაძე ნ. - „წარსულიდან (ნაწყვეტები) ამ ასი წლის წინეთ“ თხზულება – 1927 წ.

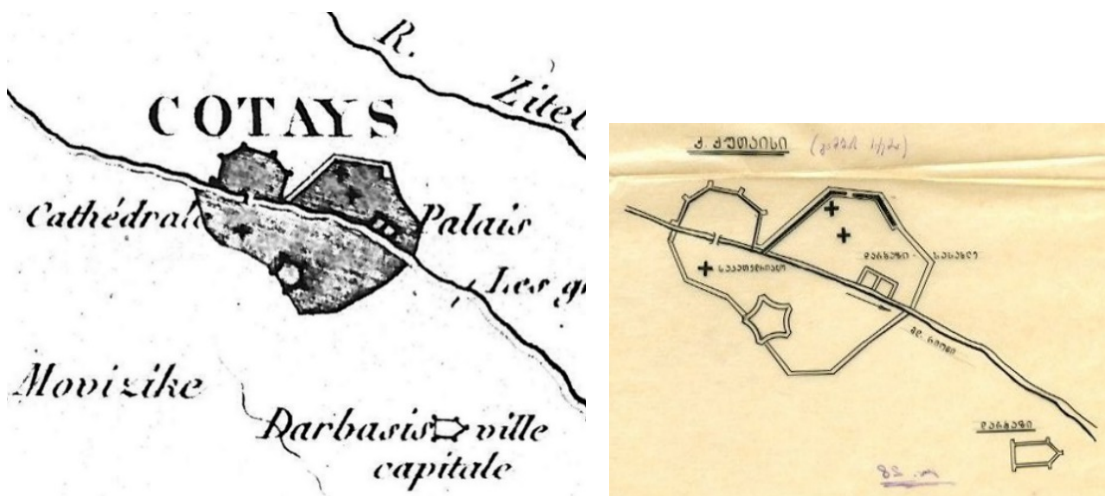
წარმომავლობაზე: „ ეს რუკა ნათარგმნია ორიგინალიდან, რომელიც შედგენილია ქართულ და რუსულ ენებზე და რომელიც ახლა პარიზში ინახება. 1738 წელს იმერეთის მეფე ალექსანდრემ ეს რუკა გაუგზავნა რუსეთის იმპერატორს. ამავე წლის 8 ივლისს ის წარუდგინეს ქუთაისის მიტროპოლიტ ტიმოთეს პეტერბურგში.“⁷ (ფოტო18)



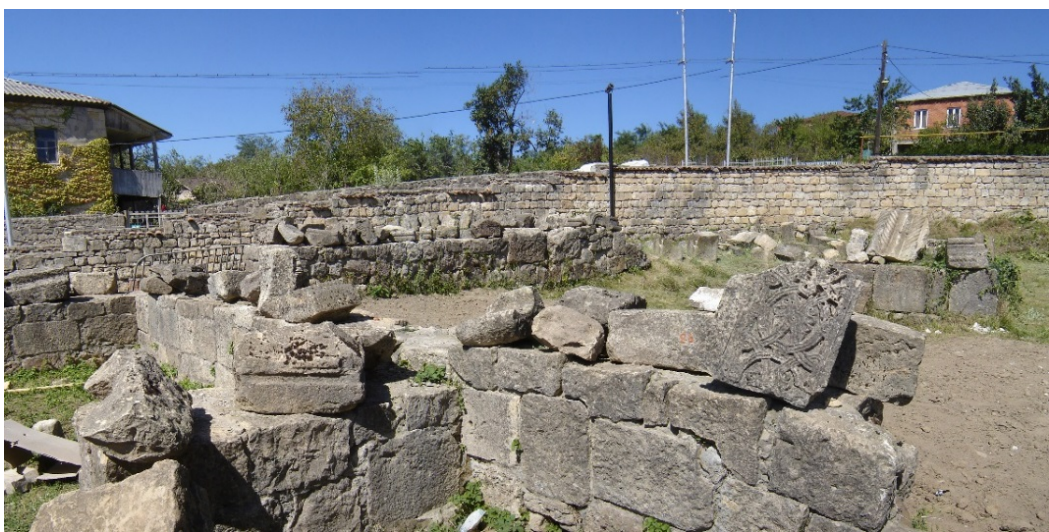
ფოტო 18 –1738 წლის რუკა- „ სისტემა რიონის დინების ფაზისში“ ჟაკ ფრანსუა გამბა-1822 წ

7. მაგლობლიშვილი მ. - ჟაკ ფრანსუა გამბა „მოგზაურობა ამიერკავკასიაში“-თარგმანი ფრანგულიდან - 1987 წ.

რუკაზე ქუთაისის გეგმაცაა, რომელიც ქუთაისის პირველი გრაფიკული სურათია. ის საკმაოდ სქემატიურია, მოსჩანს ორი ეკლესია და მეფის დარბაზი-სასახლე, ხიდი რიონზე, რომელიც „ხიდის კარით“ შედის გალავანში, საკათედრო (ბაგრატის ტაძარი) და ხუთქიმიანი გალავანი, მიდგმული ციხე-ქალაქს შიგა მხრიდან. ტექსტიდან სჩანს, რომ რუკა უშუალოდ სოლომონის შეკვეთითაა შესრულებული და აღნიშნავს 1738 წლის რეალურ სურათს. სქემაზე ქალაქი სრულად გალავნითაა შემოსაზღვრული და განლაგებულია მდ. რიონის ორივე მხარეს. (ფოტო 19)



ფოტო 19 - ქუთაისის სქემატური გეგმა, ამონარიდი ფრანგი კომერსანტის ჟაკ ფრანსუა გამბას წიგნიდან „მოგზაურობა ამიერკავკასიაში“. (იგივე ქართულად თ. ლომთაძის არქივიდან)



ფოტო 20 - ნანგრევები გალავნის ჩრდილო-დასავლეთით, ხუთქიმიანი გალავნის სავარაუდო ადგილას. 2012 წ.

[„უადრესი გრაფიკული საბუთი ტიმოთე გაბაშვილისეული 1737 წლის რუკაა დასავლეთ საქართველოსი, რომელზეც ქუთაისის ძირითადი ნაწილებია მინიშნებული, მაგრამ მათი განლაგება და ურთიერთშეფარდება ზუსტი არ არის, გამოსახულებაც სრულიად პირობითია.“] ⁸ (ფოტო 21)



ფოტო 21 - ქ. ქუთაისი, ტიმოთე გაბაშვილის რუკის დეტალი. 1737 წ.

8. ბერიძე ვ. „ქართული საბჭოთა არქიტექტურის ისტორია“ ნაწილი I – (1921-1933 წწ.)

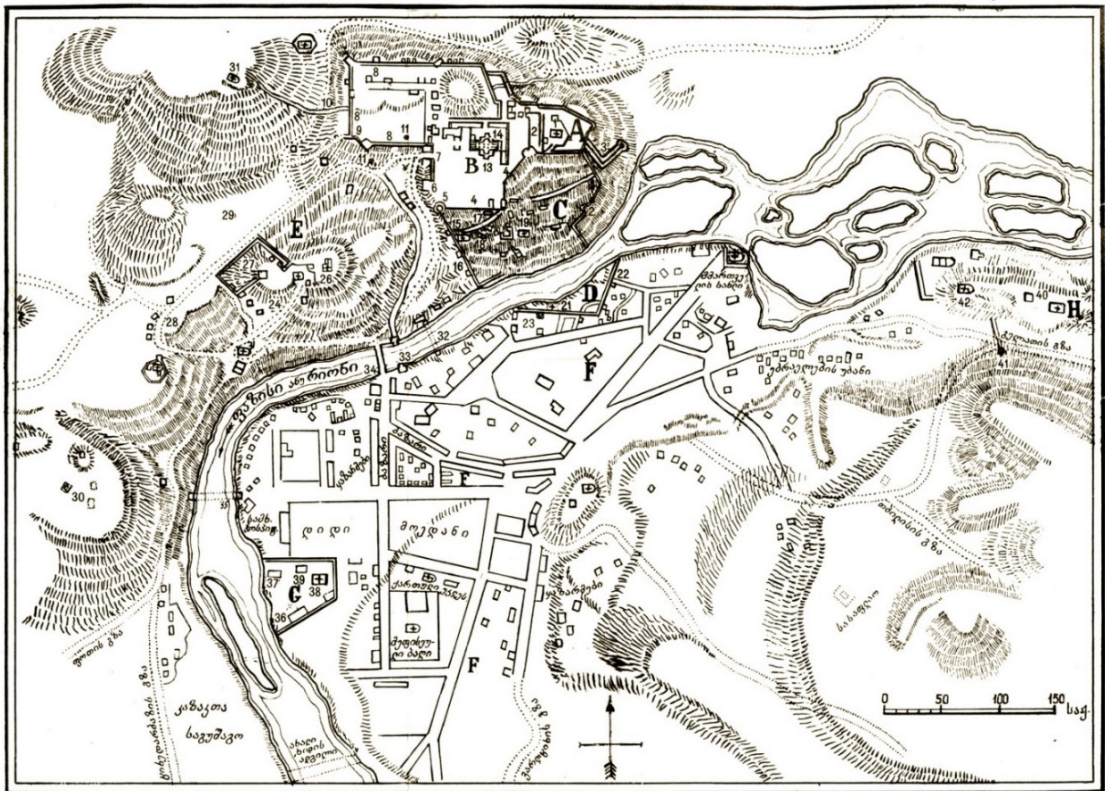
1.3 - ქუთაისი და დიუბუა დე მონპერე

მეტად საინტერესო ცნობები XIX ს-ის 30-40-იან წლების ქუთაისზე დაგვიტოვა შვეიცარიელმა მოგზაურმა, გეოლოგმა, არქეოლოგმა **დიუბუა დე მონპერემ**. მან აღწერა არა მარტო იმდროინდელი ქალაქი, არამედ გულმოდგინედ შეისწავლა ძველი ქუთაისის ციხე - სიმაგრის, სასახლეების და სხვა ნაგებობათა ნანგრევები და მათი ადგილსამყოფელი გადაიტანა ქალაქის გეგმაზე. **(ფოტო 22)** ზუსტი აღწერილობა, ცნობები და რაც მთავარია გეგმა, რომელსაც დღემდე არ დაუკარგავს პირველწყაროს მნიშვნელობა, ქუთაისის ისტორიაზე მომუშავე არაერთ მკვლევარს (ნ. ბალანჩივაძე, მ. ნიკოლეიშვილი, პ. ვაჭრიძე, გ. გაბუნია, შ. მესხია, ვ. ჩაკვეტაძე, ვ. ჯაოშვილი, ო. ლანჩავა, ა. გაბრიაძე, გ. ბოგვერაძე, მ. კეზევაძე და სხვა) აქვს გამოყენებული და ინტერპრეტირებული. ეს გეგმა მოთავსებულია სპეციალურ ალბომში, რომელიც თან ერთვის ავტორის 1839-1845 წლებში გამოცემულ შრომების ექვსტომეულს, კავკასიაში მოგზაურობის შესახებ და ფაქტიურად ქ. ქუთაისის ცენტრის რეკონსტრუქციის პირველ გეგმად შეიძლება ჩაითვალოს. გრაფიკულად შესრულებული 1834 წლის ქუთაისის გეგმა, უძველესი ქუჩების აღდგენით, რომელიც შეასრულა შვეიცარიელმა მოგზაურმა, არქეოლოგმა დიუბუა დე მონპერემ, უნიკალურია და საკმაოდ სიზუსტით არის შესრულებული. **[11]**



ფოტო 22 - დიუბუა დე მონპერეს მიერ 1834 წელს შედგენილი ქუთაისის გეგმა 1989 წელს

ქართველმა მკვლევარმა ვახტანგ ჯაოშვილმა გამოსცა მნიშვნელოვანი შრომა-მონოგრაფია „ქუთაისი“, სადაც ჩაღებულია კოპირებული ეს რუკა ქართული თარგმანით, რითაც შეასრულა ბევრი მკვლევარისთვის, მათ შორის ქალაქმგებმარებლებისა და არქიტექტორ - რესტავრატორებისათვის უმნიშვნელოვანესი სამუშაო. (ფოტო 23)



ფოტო 23 - იგივე გეგმა, თარგმნილი ქართულად, ვ. ჯაოშვილის წიგნიდან „ქუთაისი“ 1989 წ

A. ციხე - სიმაგრე უქიმერიონი.

1. ციხის ეკლესია, 2. ლაზთა მეფის ძველი სიმაგრის ნანგრევები, 3. ციხის გვირაბი.

B. ზედა გამაგრებული ქალაქი.

4. დიდი კედელი, რომელიც გამოყოფს ზედა და ქვედა ქალაქს, 5. დიდი კედლის კოშკი, 6. ძველი სიმაგრის ნაშთები, 7. ზედა ქალაქის მთავარი შესასვლელი კარიბჭე, 8. ქალაქის კედლის ნარჩენები, 9. ქალაქის კარი, 10. თიხის მილებისაგან გაყვანილი წყალ-სადენი, 11. ქვებით ამოშენებული ჭები, 12. ზედა ქალაქის ერთ-ერთი ქუჩა, 13. ბაგრატის ტაძარი, 14. ძველი შენობები, რომლებიც ტაძარს არტყიან გარშემო.

C. დაბლა ციხე, ანუ ქვედა გამაგრებული ქალაქი.

15. ქვედა ქალაქის კედელი, რომელიც მრგვალი კოშკიდან ფერდობს ჩამოსდევს, 16. ქვედა ქალაქის კარებები, 17. ქუჩა ქვედა ქალაქში, 18. პატარა ეკლესია, 19. დიდი ეკლესია, 20. ქვედა ქალაქის აღმოსავლეთი კედელი, რომელიც გასდევს კლდეს და ჩადის რიონამდე.

D. რიონის მარცხენა მხარეს განლაგებული დაბლა ციხის ხიდისთავი. 21. დაბლა ციხის

უძველესი კედელი, ნაგები თლილი ქვით, 22. კარიბჭე, 23. მრგვალი კოშკის ნარჩენები.

E. გაუმარგებელი ქალაქი, რომელიც განლაგებულია ხიდის და პლატოს დასავლეთით.

24. ერთ-ერთი ძველი ქუჩა, 25. წმ. გიორგის ეკლესიის ნანგრევები, 26. ძველი ეკლესიის ნანგრევები, 27. ძველი კაპიტალური შენობების ნარჩენები, გარშემორტყმული დიდი კედლით, 28. ძველი ბაზარი, 29. „ხის ქალაქის“ ადგილსამყოფელი, 30. ქვისა და აგურის უძველეს შენობათა ნარჩენები, 31. ქვის ძველი ეკლესიების ნარჩენები, 32. ხიდის ნარჩენები მარცხენა ნაპირზე, 33. მეორე ხიდის ბურჯები, 34. მოქმედი ხიდი (თანამედროვე ჯაჭვის ხიდის ადგილას), 35. მეოთხე ხიდის ბურჯები (თანამედროვე წითელი ხიდის ადგილას).

F. დაბლა ქალაქი, განლაგებული მდინარის მარცხენა ნაპირზე. ხით ნაგები ახალი ქალაქი. (ექსპლიკაცია მოცემულია გეგმაზე)

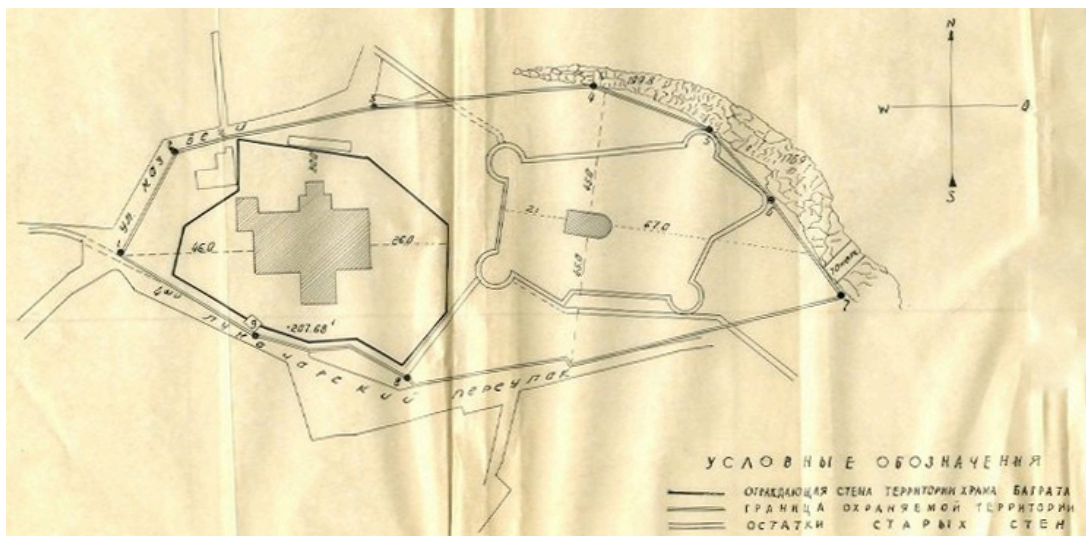
G. იმერეთის მეფის ძველი ადგილსამყოფელი

36. მეფის ძირითადი შენობები (სასახლე), 37. „ოქროს ჩარდახი“ (სასახლე), 38. კარის ეკლესია, 39. სამრეკლო კოშკი.

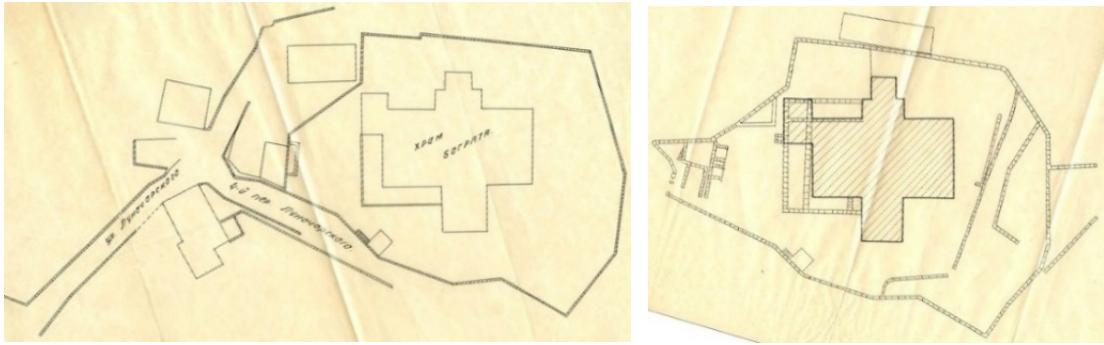
H. ქალაქის ერთ-ერთი უძველესი უბანი 4 ეკლესიის ნანგრევებით (მწვანე ყვავილა)

40. ძველი შენობის ნანგრევები, 41. წყარო (კიბულა), 42. მწვანე ყვავილას ეკლესია

უკვე საბჭოთა პერიოდშიც, XX ს-ის 50 -იან წლებში მოხდა ციხე- ქალაქის არქეოლოგიური შესწავლა და გაწმენდა ზედმეტი ნაგებობისაგან. აქ წარმოებულ გათხრების შედეგად აღმოჩენილი უძველესი კედლების ნაშთების საფუძველზე, შემორჩენილი ციხე-სიმაგრე უქიმერიონის და ძველი ქალაქის კედლების ნანგრევების ფრაგმენტებით, მოხდა კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლის დაცული ტერიტორიის საზღვრის დანიშვნა. (ფოტო 24, 25, 26)

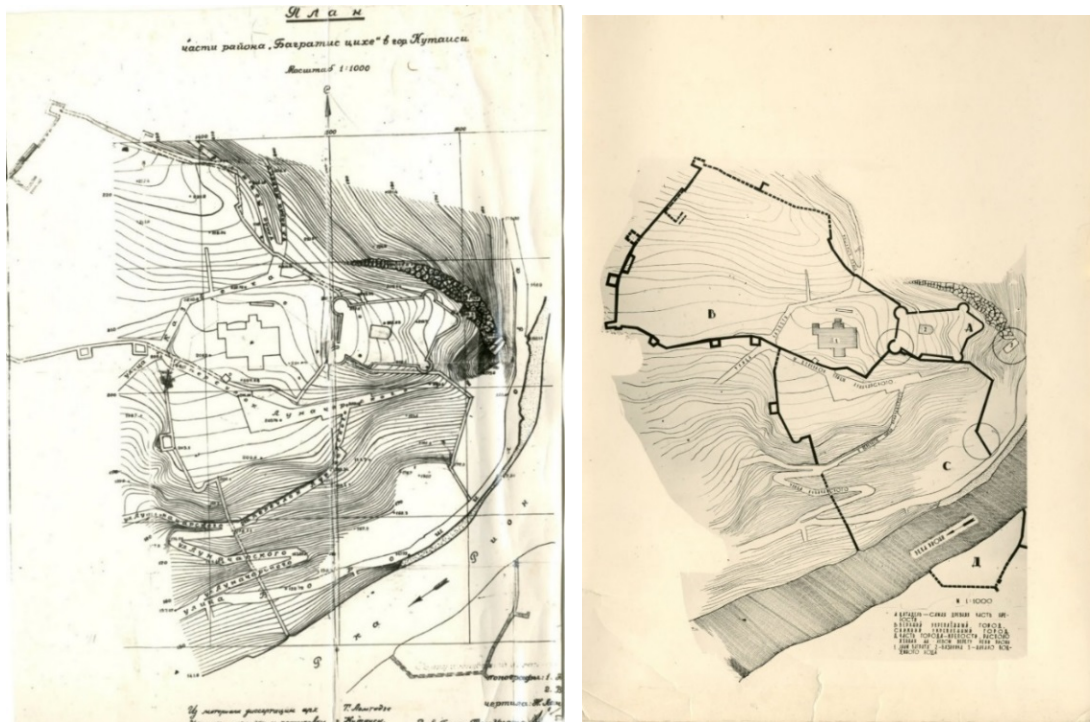


ფოტო 24 - ბაგრატის ტაძრისა და ციხის დაცული ტერიტორიის საზღვარი. (XXს- 50-იანი წლები)



ფოტო 25, 26 - გასული საუკუნის 50-იან წლების გათხრების საფუძველზე შედგენილი ბაგრატის ტაძრისა და მიმდებარე ტერიტორიის კედლების სქემა.

ციხე-ქალაქის არქეოლოგიური გათხრების მიმდინარეობა მომდევნო წლებში ამომწურავად აქვს განხილული მკვლევარ რ. ისაკაძეს სადისერტაციო ნაშრომში - „ქუთაისი XV – XVIII საუკუნეებში“ (არქეოლოგიური მასალების და ისტორიული წყაროების მიხედვით).



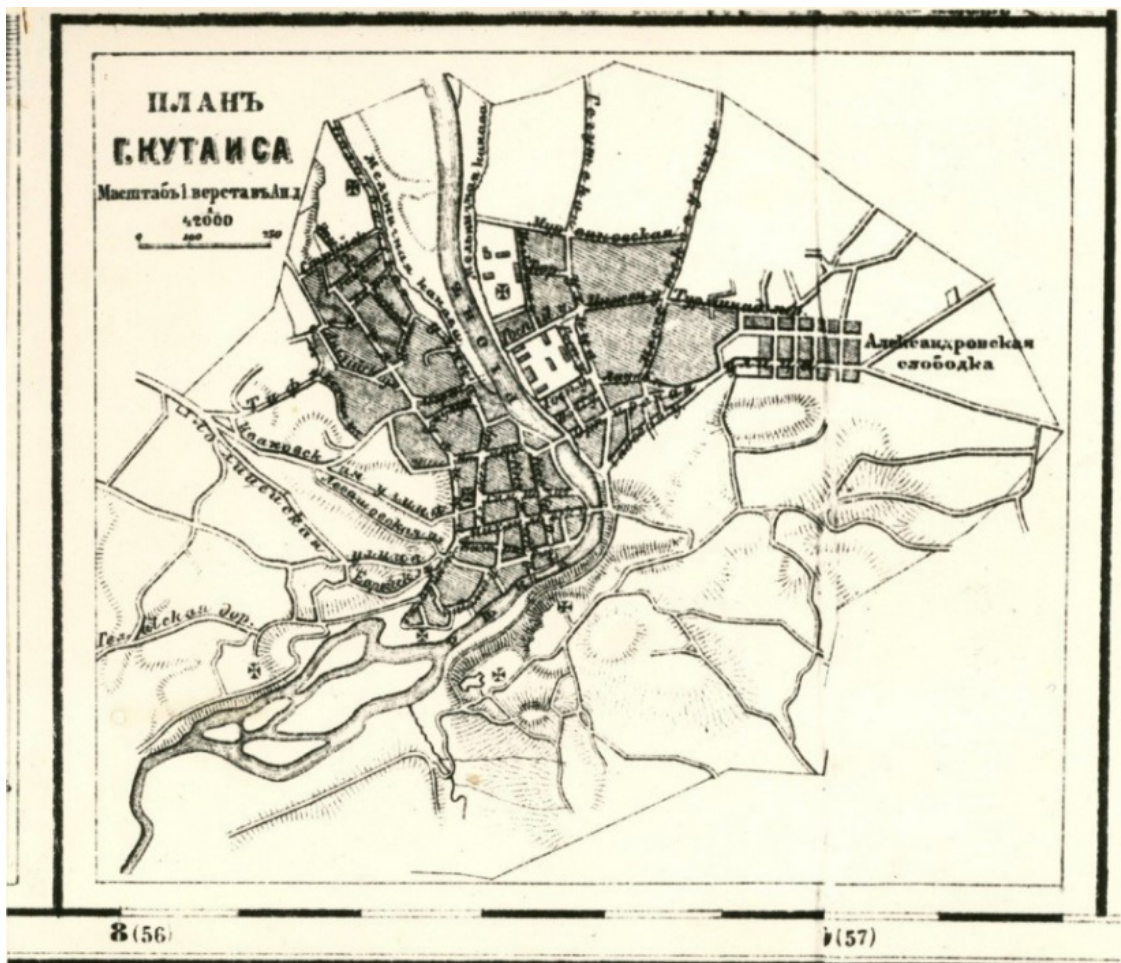
ფოტო 27 - ქ. ქუთაისის „ბაგრატის ციხის“ რაიონის ნაწილის ტოპოგრაფიული გეგმა. შესრულებულია მე 19 ს-ის ბოლოს.

ფოტო 28 - ციხის კედლების გალავნის აღდგენითი ნახაზი შესრულებული არქიტექტორ თ. ლომთაძის მიერ სადისერტაციო ნაშრომისთვის - 1975წ. **A-**ციტადელი -ციხის ყველაზე ძველი ნაწილი; **B-** ზედა გამაგრებული ქალაქი; **C-** დაბლა გამაგრებული ქალაქი; **D-** ციხე - ქალაქის ნაწილი მდ. რიონის მარცხენა ნაპირზე **1.** ბაგრატის ტაძარი, **2.** ბაზილიკა, **3.** მიწისქვეშა გვირაბის შესასვლელი.

შეიძლება ითქვას, რომ ქუთაისის ციხე-ქალაქის საზღვრებში ბევრად უფრო დიდი ფართობი მოიაზრება და აქ არქეოლოგიური კვლევა და თანმდევი პროცესები მუდმივად უნდა გრძელდებოდეს. დღეს მოსახლეობა მიჯრით არის ციხე-გალავანთან და ეს ართულებს მდგომარეობას.

1846 წელს ქუთაისი ცხადდება გუბერნიის ცენტრად, რაც ქალაქის განვითარებისათვის ახალ შესაძლებლობებს იძლევა.

რუსეთის იმპერატორის 1865 წლის ნოემბრის “მანიფესტით“, ქუთაისის გუბერნიაში ბატონყმობა გაუქმდა. რეფორმის შედეგად იცვლება ფეოდალური ურთიერთობები კაპიტალისტურით. უმიწოდ გათავისუფლებული გლეხების დიდი რაოდენობა მოაწყდა ქუთაისს.



ფოტო 29 - ქუთაისის გეგმა XIX ს-ის მეორე ნახევარში.

ახალმა პირობებმა დიდი გავლენა იქონია ქუთაისის ქალაქმშენებლობაზეც. ქალაქის ეკონომიკურმა ზრდამ გამოიწვია მოსახლეობის მექანიკური ზრდა და დააყენა საკითხი ქალაქის განაშენიანების რეორგანიზაციისა. (ფოტო 29)

ეს ცვლილებები აისახა ქალაქის არქიტექტურულ იერსახეზეც. თავის მნიშვნელობას კარგავს თავდაცვითი ნაგებობები, მეფის სასახლეები და შენდება ქუთაისისთვის დღემდე უცნობი ტიპის შენობები: ყაზარმები, ჰოსპიტალი, ადმინისტრაციული შენობები, სამრეწველო საწარმოები. ქალაქის განაშენიანებაში ჩნდება პირველი გეგმიური ჩანასახები: იქმნება ასაშენებელი სახლების სანიმუშო პროექტები, ყურადღება ექცევა ქუჩის წითელი ხაზების დაცვას, იქმნება პირველი დაგეგმილი კვარტლები, ტარდება სარეკონსტრუქციო სამუშაოები.

ჩატარებული სამუშაოების პროგრესულობა უდავოა, მაგრამ გეგმაზომიერება არ ვრცელდება მთელს ქალაქზე. ქუჩის ტრასირება ძირითადად ემორჩილება მცხოვრებთა კერძო ინტერესებს. გრძელდება ქაოტური მშენებლობა. („საფიჩხია“, „კახნიაური“, „ჭომა“, „წყალთაშუა“, „სილა“ და სხვა.)

მიუხედავად იმისა, რომ XIX- ს-ის მეორე ნახევარში ქალაქი საკმაოდ სწრაფად იზრდებოდა, თითქმის არავითარი ყურადღება არ ექცეოდა მოსახლეობის კომუნალურ მომსახურებას. ქუთაისს არ ჰქონდა წყალსადენი, კანალიზაცია და შიდა საქალაქო ტრანსპორტი.

XIX- ს-ის 70-იან წლებამდე ქუთაისს არ ჰყოლია თვითმმართველობა. საქალაქო მეურნეობაზე ყურადღება ევალებოდა ადგილობრივ პოლიციას. **1875 წელს შეიქმნა ქალაქის თვითმმართველობა**, მაგრამ კომუნალურ მეურნეობაში მნიშვნელოვანი გარდატეხა არ მომხდარა.

1. 4 - ქუთაისის 1872 წლის გეგმა

საინტერესო სამუშაო ჩატარდა ქუთაისში 1872 წელს. ამ პერიოდში შესრულებული გეგმების საარქივო მასალებიდან, შეიძლება დავრწმუნდეთ,

თუ რა დიდი ყურადღებით და სიზუსტით სრულდებოდა უზნებად დაყოფილი ქალაქის გადატანა ქალაქში. ეს გეგმები, სავარაუდოდ, ასრულებდა დღევანდელი საკადასტრო რუკების მსგავს ფუნქციას. მათზე შენობა-ნაგებობებთან და საკარმიდამო ნაკვეთებთან ერთად დატანილი იყო ასევე კარ-მიდამოს მფლობელთა გვარები. ასეთი ნახაზის სამაგალითოდ, ნაშრომში ჩართულია კათოლიკეთა კვარტლის 1872 წლის ნახაზი, (ფოტო 30) ასევე ამ კვარტლის მშენიერი ჩანახატი, შესრულებული არქიტექტორ თეიმურაზ ლომთაძის მიერ. (ფოტო 31)



ფოტო 30 - კათოლიკური კვარტალი - ქუთაისის 1872 წლის ერთერთი უზნის გეგმა.



ფოტო 31 - კათოლიკური კვარტალი. ჩანახატი არქ. თ. ლომთაძის - 1974 წ.

1872 წლის ქუთაისის რეალური სურათის აღსადგენად, შევასრულეთ საკმაოდ შრომატევადი სამუშაო, მოხდა უზნებად დაყოფილი გეგმების ნახაზების (ასეთი სულ 9 ნახაზი მოიძებნა - 1,2,3,...7,8,9,10,12,13) ზუსტი შეწყვილება. ვერ მოიძებნა ქალაქის 1872 წლის ცენტრის უზნის ნახაზი, ამიტომ შეივსო 1909 წელს შესრულებული ცენტრის დაგეგმარების პროექტით (ფოტო 32), რომელზე მუშაობის დროსაც იქნა, სავარაუდოდ დაკარგული დედანი. ვარაუდის საფუძველს გვაძლევდა ის, რომ 1909 წლის ცენტრის რუკა ბუნებრივად მიუერთდა 1872 წლის ნახაზებს და ქუჩების ქსელს, (ქუჩების ქსელი ქუთაისის ცენტრში თითქმის უცვლელად შემორჩა დღემდე) ხოლო რაც შეეხება ახალ ნაგებობებს 1909 წლის გეგმაზე, ცვლილებები მოჩანს სამეფო უბანში, აღარსადაა მეფისეული ბაღი, ეკლესიები. მისი ადგილი უჭირავს ახალ ნაგებობებს. სამეფო სასახლეებიდან შემორჩა მხოლოდ “ოქროს ჩარდახის“ შენობა, რომელიც დღეს მუზეუმს წარმოადგენს. მოედნის ადგილას დაგეგმარებულია მწვანე პარკი, რომლისკენაც იხსნება ახალი ეკლესია-სობორო. (დღეისთვის დანგრეულია).



ფოტო 32 - ქუთაისის ცენტრის განვითარების გეგმა 1909 წელი.

შედგენილი სურათი მართლაც საინტერესო გამოვიდა. (ფოტო 33) გეგმაზე იკითხება, რომ მოსახლეობის უმრავლესობა განსახლებულია რიონის მარცხენა სანაპიროს გასწვრივ ცენტრის ირგვლივ და „მწვანე ყვავილას“ ტერიტორიაზე. მოჩანს სამი ხიდი : ჯაჭვის ხიდი, წითელი ხიდი და თეთრი ხიდი. მოსახლეობა, თუმცა მეჩხრად, მაგრამ განსახლდა უკვე სამხრეთით, რიონის ჩაყოლებაზე.



ფოტო 33 - ქუთაისის 1872 წლის გეგმა, შედგენილი ცალკეული უბნების გეგმებით.

რიონის მარჯვენა სანაპიროს გასწვრივ მოსახლეობა მეჩხრადაა დასახლებული, ისინი ბაგრატის ციხის ქვემოთ, ფერდობზე არიან შეფენილი. მსგავსი ტერასული პანორამული განაშენიანება ფერდობზე დღესაც ახასიათებს ქუთაისს და მნახველში აღფრთოვანებას იწვევს.

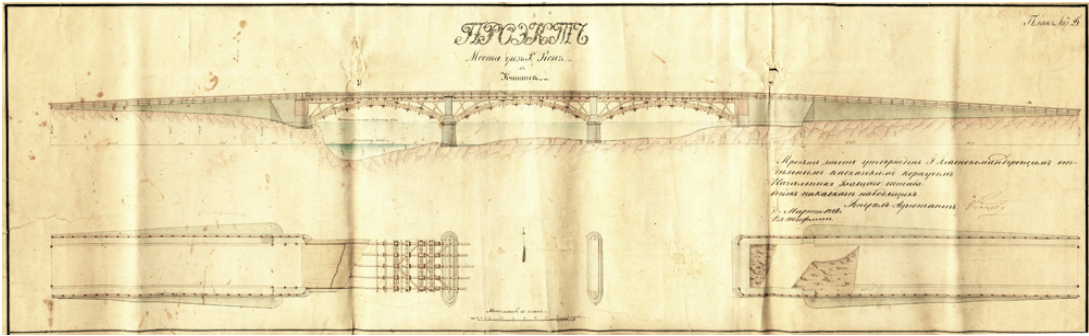
1.5 - ქუთაისის ძველი ხიდები

ქუთაისისთვის უდავოდ დიდი ხიბლი და სიამაყეა მდინარე რიონი და მისი უძველესი ხიდები. ქალაქებისთვის, რომლებიც გაშენებულია მდინარეებზე, ხიდები განუყოფელი ნაწილია. ისინი ქალაქის სისტემის ძირითადი ელემენტი და საკომუნიკაციო საშუალებაა. მდინარეების სიმრავლით გამორჩეულ საქართველოში, ხიდების მშენებლობის კულტურა უძველესია. ჩვენთვის საინტერესოა ხიდების როლი ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი განვითარების საქმეში. რუკებიდან ჩანს, თუ როგორ ფართოვდება ქალაქის საზღვრები ყოველი ახალი ხიდის მშენებლობისას.



ფოტო 34- ქუთაისის თეთრი ხიდი. უკან მოჩანს მეჩხრად დასახლებული ტერიტორიები.

რიონზე 1848-1851 წელს აშენდა ე. წ. „თეთრი ხიდი“ (ფოტო 34) და ქალაქმა განტოტება უკვე მარჯვენა სანაპიროზეც დაიწყო. მაღალმხატვრულ და მაღალპროფესიულადაა შესრულებული მისი ნახაზი. (ფოტო35)



ფოტო 35 - ქუთაისის თეთრი ხიდის პროექტი. გეგმა და განშლა. 1851 წ. (ამონარიდი ნახაზიდან, დედანი ინახება ქუთაისის ცენტრალურ არქივში.)

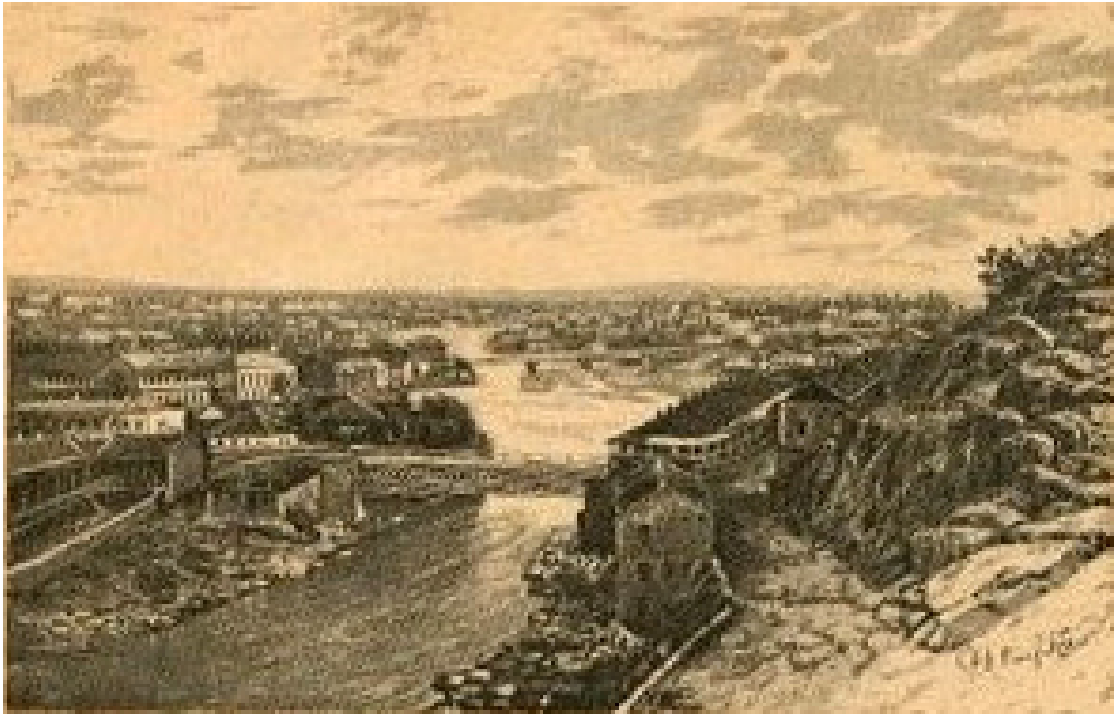


ფოტო 36 - თეთრი ხიდი დღეს, ულამაზესი თეთრი ქვების ფონზე -2012 წ.

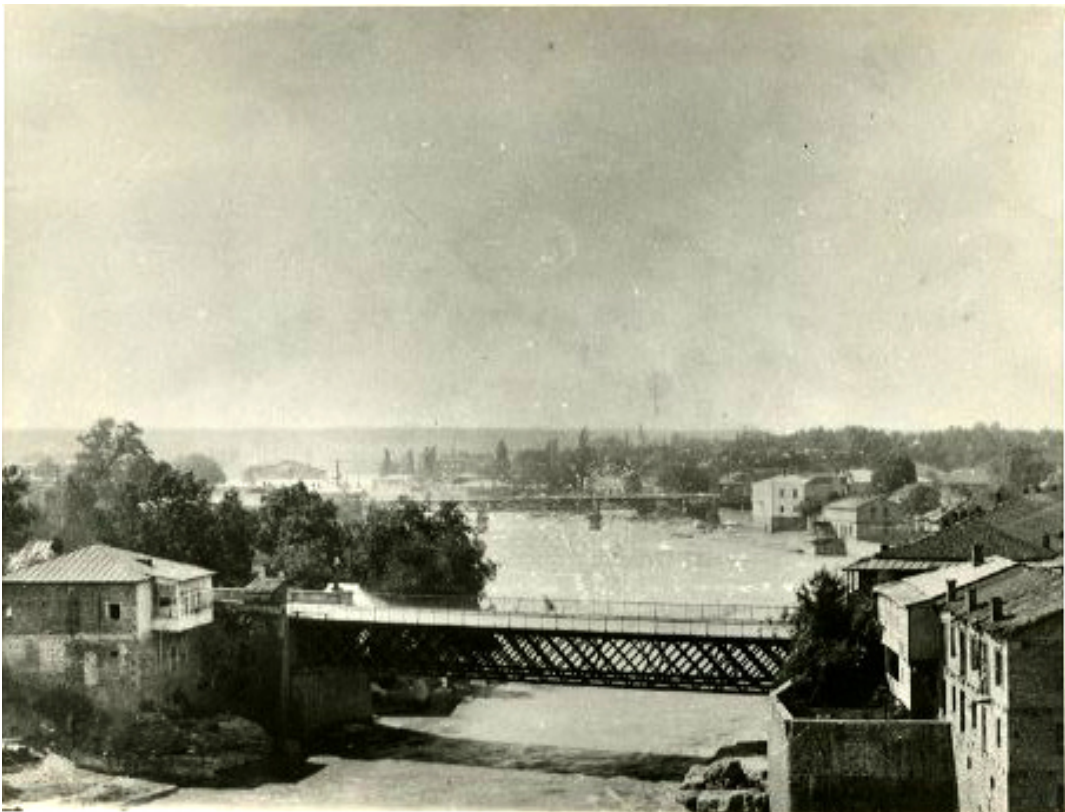


ფოტო 37 - რიონის თეთრი ქვები ქუთაისის ბუნებრივი ძეგლის სტატუსით უნდა იყოს დაცული ხელყოფისაგან.

მშენებლობის საინტერესო ისტორია და ბევრი გრაფიკული მასალა მოიპოვება წითელ ხიდზეც. (ფოტო 38, 39)



ფოტო 38 - წითელი ხიდი. შორს მოჩანს თეთრი ხიდი. ჩანახატი 1865წ, სტაროვსკი.



ფოტო 39 - იგივე ხედი - -1910 წ



ფოტო 40- წითელი ხიდი. 1949 წელი



ფოტო 41 - წითელი ხიდი

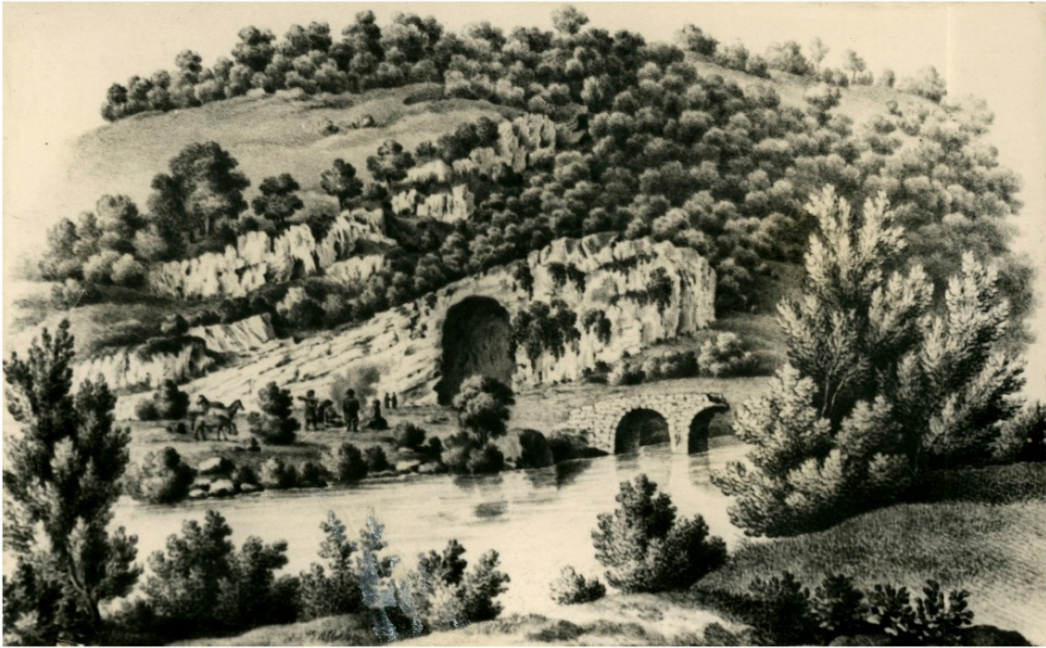


ფოტო 42 - დღეს წითელ და თეთრ ხიდებს შორის მოქმედებს აგრეთვე რუსთაველის სახელობის ხიდი. ფოტო 2012 წ.

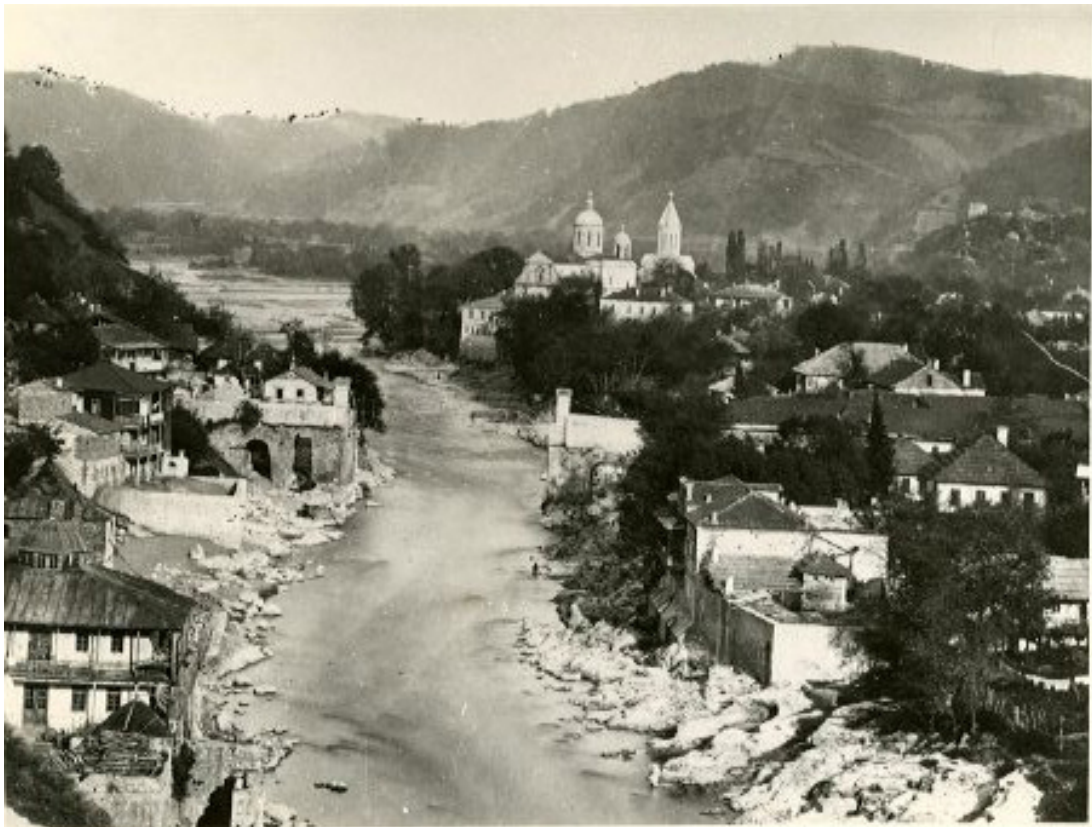


ფოტო 43 - ჯაჭვის ხიდი 1822 წ - ჩანახატი
თავისი გრაფიკული ისტორია აქვს **ჯაჭვის ხიდსაც**. ეს უძველესი ხიდია და

განუყოფელი კოლორიტი ქუთაისის ქალაქად ჩამოყალიბების ისტორიაში. ფრანსუა გამბას ალბომში არის შეზღუდული ამ ხიდის ჩართვით. (ფოტო 43, 44)



ფოტო 44 - ჯაჭვის ხიდის მარჯვენა ბურჯი - ნახატი



ფოტო 45 - როინი ჯაჭვის ხიდის გარეშე, მხოლოდ ბურჯებია დარჩენილი.



ფოტო 46 - ჯაჭვის ხიდი



ფოტო 47 - ჯაჭვის ხიდი 2012 წ. რომელიც გადებულია ძველ ბურჯებზე.



ფოტო 48 –ძველი კიბე- ქუჩა რიონის მარჯვენა სანაპიროზე



ფოტო 49, 50 - კიბე-ქუჩა 2012 წელს.

ფოტო 51 - კიბე-ქუჩის მარცხენა განშტოება



ჯაჭვის ხიდის გაგრძელებაზე მარჯვენა ნაპირთან, იწყება მიმოსვლის და კომუნიკაციის კიდევ ერთი საშუალება, უძველესი ქუჩა-კიბე, რომელსაც მივყავართ ბაგრატის ტაძრამდე. ციხის ძირში მთიან რელიეფზე შეფენილი ძველი ქუთაისისათვის კიბეები ძალიან სახასიათოა. (ფოტო 49, 50, 51,)

1.6 - დასკვნები

- ქუთაისი უძველესი ურბანული ტერიტორიაა, ადამიანთა აქ სახლობა შეინიშნება განვითარების ყველა ეტაპზე - ენეოლითიდან დღემდე, რაც განპირობებულია მისი ხელსაყრელი ბუნებრივი, სტრატეგიული და სატრანზიტო მდებარეობით.
- ქუთაისმა თავიდანვე მიიღო განსაკუთრებული მნიშვნელობა, ვინაიდან ის აერთიანებდა დასავლეთისა და აღმოსავლეთის საქარავნო გზებს, ამიტომ მის ხელში ჩასაგდებად ბრძოლა მას თანსდევს მთელი ისტორიის მანძილზე.

VIII ს-ის მიწურულს მეფე ლეონ II-ის დროს, რომელმაც გააერთიანა აფხაზეთი და ეგრისი, ქუთაისი დედაქალაქად გამოცხადდა. დაახლოებით ამ პერიოდისთვის ვარაუდობენ ქუთაისის ციხის და უქიმერიონის თავდაცვით სისტემად გადაქცევას და მათ ირგვლივ ახალი საქალაქო უბნების შექმნას.

X ს-ის მიწურულს ბაგრატ III სრულიად საქართველოს მეფე გახდა. მისი ძალისხმევით აშენდა და 1003 წელს, იკურთხა ქართული კლასიკური არქიტექტურის შესანიშნავი ძეგლი - ბაგრატის ტაძარი.

- 1080 წელს თურქებმა სხვა ქალაქებთან ერთად გადაწვეს ქუთაისიც. 1122 წელს დავით აღმაშენებელმა გააერთიანა საქართველო და დედაქალაქი გადაიტანა არაბთაგან გათავისუფლებულ თბილისში. ამასთანავე, ქუთაისი ინარჩუნებდა საქართველოს მეორე სატახტო ქალაქის მნიშვნელობას.
- 1810 წელს იმერეთი რუსეთს შეუერთდა და გადაიქცა იმერეთის ოლქის სამხედრო-ადმინისტრაციულ ცენტრად. დაიწყო ქუთაისის შედარებით ინტენსიური განვითარება. რუსეთის იმპერიის სამხედრო

უწყებაში მრავლად სრულდებოდა დასავლეთ საქართველოს რეგიონების და მათ შორის ქუთაისის, როგორც რუსეთის იმპერიისათვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი რეგიონის ცენტრალური ქალაქის, სამხედრო, საისტორიო და ტოპოგრაფიული ზუსტი რუკები.

- ქ. ქუთაისი მსოფლიოს იმ უძველეს ქალაქთა რიგში დგას, რომელთაც გამორჩეულად პოპულარული ისტორიული და ლიტერატურული წყაროები უკავშირდება ანტიკურ მსოფლიოს. მითი „არგონავტების“ და „მედეას“ შესახებ, რომელმაც ასახვა ჰპოვა აპოლონ როდოსელის პოემაში „არგონავტიკა“ ძვ.წ.ა. III ს-ში, აძლიერებს ინტერესს ამ ქალაქისადმი.
- მრავალწლიანმა არქეოლოგიურმა გათხრებმა სრულიად ახლებური წარმოდგენა შეგვიქმნა ქალაქის ისტორიის ცალკეულ პერიოდებზე. საინტერესო მასალები ამ მხრივ მოიპოვება XIX ს-ის დასაწყისის ევროპელი მკვლევარების: დიუბუა დე მონპერეს და ჟაკ ფრანსუა გამბას დიდმოცულობიან ნაშრომებში, რომელთაც ახლავს აგრეთვე ატლასები. ქუთაისი მუდამ იყო და იქნება მკვლევართა, ისტორიკოსთა, არქეოლოგთა, გეოლოგთა, სპელეოლოგთა და სხვა მეცნიერთა ინტერესთა თვალსაწიერში.
- ქუთაისში დღემდეა შემორჩენილი მრავალი ღირსშესანიშნაობა, მათ შორისაა ძველი ხიდები: ჯაჭვის ხიდი, წითელი ხიდი და თეთრი ხიდი, ძველი კიბე-ქუჩები, ასევე ბუნების ძეგლი - რიონის თეთრი ქვები.

თავი - I - ნაწილი II - ქ. ქუთაისის გეგმარებით-სივრცითი განვითარების წინაპირობები და მისი ადგილი საქართველოს განსახლების სისტემაში.

1.7- საბჭოთა პერიოდში შექმნილი გენგეგმები-1938, 1947, 1956 წლები.

XX ს-ის დასაწყისმა პრინციპულად რაიმე ახალი ქუთაისის განაშენიანებას ვერაფერი შემატა. ქალაქის მიმდებარე ტერიტორიების ათვისება კვლავ სტიქიურად ხდებოდა.[\[12\]](#)

1921 წლიდან საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარებასთან ერთად ქუთაისის ქალაქმშენებლობით და არქიტექტურულ განვითარებაში იწყება სხვა ეტაპი, რადგან მიწაზე კერძო საკუთრების გაუქმებამ, საცხოვრებელი ფონდის მუნიციპალიზაციამ, ქალაქის დაგეგმარების პროცესს ორგანიზებული მიდგომის საშუალება მისცა. **ქუთაისი პირობითად დაიყო 11 რაიონად. აქედან: ორი სამრეწველო, ორი ნახევრად სამრეწველო, ანუ შერეული და დანარჩენი საცხოვრებელი.** პირველი 4 განთავსდა ქალაქის სამხრეთით მდ. რიონის ორივე მხარეს. მათ წარმოშობას და განლაგებას ამ ადგილებზე ხელს უწყობდა ვრცელი დაუსახლებელი ტერიტორიები და წყნარი რელიეფი, ახალი ხიდი მდ. რიონზე. ასევე რიონი- წყალტუბოს რკინიგზის შტოს მშენებლობა, საცხოვრებელი რაიონები განთავსებული იყო ძირითადად ქალაქის ჩრდილოეთ ნაწილში. ამ პერიოდისათვის ქალაქის გეგმარებითმა სტრუქტურამ შეინარჩუნა რევოლუციამდელი ქალაქის ხასიათი და მისი თანმდევი უარყოფითი მომენტები: რაიონებს შორის არ იყო მოხერხებული კავშირები, ქუჩების ქსელი იყო არარეგულირებადი, ხშირად ერთმანეთის გვერდით მყოფი კვარტალები მოსახლეობის სიმჭიდროვით მკვეთრად განსხვავდებოდნენ ერთმანეთისგან, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი თითქმის არ არსებობდა. ქალაქი აშკარად მოითხოვდა ქალაქგეგმარებით ჩარევებს. ზოგი ლოკალური ამოცანა, შეძლებისდაგვარდ წყდებოდა. მაგ. ცენტრალური რაიონების განაშენიანების მოწესრიგება, ცალკეული კვანძების რეკონსტრუქცია, ცენტრალური მოედანი, ტერიტორია თეთრ ხიდთან და ა.შ. ახალი მრავალბინიანი მშენებლობით დაიწყო ქუთაისის განაშენიანებაში მაღლივი სილუეტების გაჩენა, რამაც შეცვალა ქუთაისის განაშენიანების ხასიათი, განსაკუთრებით მის ცენტრალურ ნაწილში. [13]

ქუთაისის 1 გენერალური გეგმა - საქართველოს გასაბჭოებისთანავე დაიწყო ქუთაისში ახალი საწარმოების ამუშავება, რამაც გამოიწვია ქუთაისის მოსახლეობის მკვეთრი ზრდა. საჭირო გახდა ახალი საცხოვრებელი და

სამრეწველო ტერიტორიების ათვისება, მათი ზონირება და სტრუქტურული ელემენტების ჩამოყალიბება.

ტერიტორია და მოსახლეობა
ცხრ. № 1. 1932 წ. 1 თებერვლისათვის

ქალაქი და სას. საბჭო	სოფელი	ტერიტორია კვ. კმ.	მოსახლეობა		მეტროები ერთ კვ. კმ.
			კომლი	მცხოვრები	
ქალ. ქუთაისი	—	26 ¹⁾	7889 ²⁾	61794	3433
1 მექვეის სასოფ. საბჭო	4	43	448	2224	51,7
2 ნამოზანის „ „	3	35	277	1356	38,7
3 ოფერაზეთის „ „	4	46	525	2501	54,3
4 რიანის „ „	6	59	673	3668	62,1
5 გოდოგენის „ „	4	49	637	3102	63,3
6 ჭოდანის „ „	5	55	768	3752	68,2
7 წყალტუბოს „ „	7	85	1578	7330	86,2
8 გუბრის „ „	3	33	545	2639	79,9
9 ქვიტირის „ „	5	50	857	4192	83,8
10 მაღლაკის „ „	2	59	1230	5771	97,8
11 ფარქანაჯ. „ „	1	46	1280	5895	128,1
12 მუხიანის „ „	3	28	636	2941	105,0
13 პატრიკეთის „ „	3	59	1337	6136	104,0
14 საფულის „ „	1	25	396	1817	176,6
15 ოფსეითის „ „	1	33	548	2455	74,3
16 ნაბნირულეს „ „	2	19	469	2177	114,5
17 ქუ. სიმონეთის „ „	1	26	999	4741	182,3
18 ცხენჭურის „ „	4	50	824	3948	78,9
სულ სოფლად	59	800	14027	66645	83,3
ქალაქად და სოფლად	—	826	—	128439	—

¹⁾ სალორის აგარაკის 8 კვ. კილომეტრის ჩათვლით.
²⁾ სასლთმფლობელობა.

ფოტო 52 - ამონარიდი „სტატისტიკურ-ეკონომიური კრებულიდან“ – 1932 წ.

1932 წელს ქუთაისში გამოცემულ „სტატისტიკურ-ეკონომიური კრებულის“ წინასიტყვაობაში ვკითხულობთ: [„ძირითად წყაროებად გამოყენებულია უკანასკნელი სტატისტიკური აღწერის დამუშავებული ჯამები, ფაბრიკა-ქარხნების და მაღაროების ოფიციალური ცნობები, აგრეთვე სხვა და სხვა დაწესებულება - ორგანიზაციების განკარგულებაში მყოფი მასალები, სათანადო შემოწმებისა და შესწორების შემდეგ. ომიანობის წინა და შემდგომ პერიოდის ცნობები ამოღებულია უმთავრესად „КАВКАЗСКИЙ КАЛЕНДАРЬ“ და „ОБЗОР КУТАЙСКОЙ ГУБЕРНИИ“]⁷⁻დან, [14]

7. ქუთაისის საგემო კომისია „სტატისტიკურ-ეკონომიური კრებული“- ქუთაისი 1932 წ.

ამ კრებულის მიხედვით 1932 წლის 1 თებერვლისთვის ქუთაისში ცხოვრობდა 61 794 კაცი და ეკავა ტერიტორია 26 კვ.კილომეტრი, საღორის აგარაკის 8 კვ.კილომეტრის ჩათვლით. (ფოტო 52)

სწორედ ამ მონაცემებზე დაყრდნობით მოხდა ქუთაისის ჯერ საყრდენი გეგმის შედგენა 1936 წელს, ხოლო შემდგომ, პირველ ორგანიზებულ გეგმაზე მუშაობა 1937- 1938 წწ. (ავტორები ა. ნიკოლაიშვილი და შ. თულაშვილი. ეკონომისტი ლ. ლორთქიფანიძე). [15] მოსახლეობის საპროექტო რაოდენობა განისაზღვრა 185.0 ათასი კაცით. ეს გეგმა არ განხორციელებულა. (ფოტო 54)



ფოტო 53 - ქუთაისის გენერალური სქემა - 1938 წ. (ავტ.- ა. ნიკოლაიშვილი, შ. თულაშვილი, ეკონომისტი ლ. ლორთქიფანიძე.)

ამ პროექტში ახალი ტერიტორიები მშენებლობებისათვის შეირჩა რიონის მარჯვენა სანაპიროზე სამხრეთის და დასავლეთის მიმართულებით მონიშნული პრიორიტეტული ვექტორებით.

ქუთაისის პირველი ოფიციალური გენერალური გეგმა დამუშავდა 1947 წელს, საპროექტო ინსტიტუტში „საქსახპროექტი“. არქიტექტორი კვლავ ა.მ. ნიკოლაიშვილია, ამჯერად თანაავტორი შ. ა. გიგოლაშვილი, ეკონომისტი ლ. ვ. ლორთქიფანიძე. (ფოტო 54)



ფოტო 54 - ქუთაისის 1947 წლის გენგემა

ქუთაისის მოსახლეობა 1939 წლის მონაცემებით 77 515 კაცს ითვლიდა, ხოლო 1959 წელს მოსახლეობის რაოდენობა გაიზარდა 128 203 კაცამდე.

1947 წლის ქუთაისის გენგემაში, რომელც სტრუქტურულად, განვითარების მიმართულებით თითქმის იდენტურია 1938 წლის ესკიზისა, მოსახლეობის რაოდენობას უნდა მიეღწია სავარაუდოდ 100.000 ათასი კაცისათვის. ამ გენგემაში გაჩნდა რკინიგზის განვითარების ტყიბულის შტო, რომელმაც

გაიარა ქალაქის ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართილებით და რამდენადმე გააუარესა „ქუთაისი-1“-ის მიმდებარე ტერიტორიების გეგმარებითი სტრუქტურა, მაგრამ ტყიბულის ქვანახშირი ქვეყნის ეკონომიკაში ენერგეტიკული პრობლემის გადაწყვეტის ერთ-ერთი სერიოზული ფაქტორი იყო, ხოლო ქალაქისათვის სასიცოცხლოდ აუცილებელი, რადგან ჩნდებოდა სამუშაო ადგილები, ვითარდებოდა წარმოება, იზრდებოდა მოსახლეობა რაოდენობა.

[„ძირითადი ამოცანა, რომელიც იდგა პროექტანტების წინაშე, იყო ქალაქის გეგმარებითი ქსოვილის რეკონსტრუქცია, ქალაქის სტრუქტურულ ცენტრებს შორის საიმედო სატრანსპორტო კავშირების დამყარება, ახალი კომპოზიციური და ფუნქციური ცენტრების ჩამოყალიბება, საცხოვრებელი კვარტალების გამსხვილება. „] ⁸

1947 წლის პროექტში გადაწყდა ქალაქის განვითარების ძირითადი მიმართულებები - დასავლეთისა და სამხრეთის პრიორიტეტული ვექტორები, რადგან სწორედ აქ იყო თავისუფალი ტერიტორიები.

შემდგომ წლებში, ქალაქის 1947 წლის გენერალურ გეგმაზე დაყრდნობით, არის მცდელობა სხვადასხვა რაიონების სატრანსპორტო კავშირების გაუმჯობესებისა, ქალაქის რთული კვანძების რეგულირებისა. მაგალითად ძველი ცენტრის რეკონსტრუქცია, რომელიც დამუშავდა 1950 წელს. (ავტ.- შ. ლომთაძე, ი. გუჯაბიძე).

ამ პროექტმა გამოამყდაგნა ქალაქის ამ ნაწილის მნიშვნელობა ქალაქი სტრუქტურაში და დასახა მისი შემდგომი განვითარების გზები. მკვეთრად გააუმჯობესდა რიონის ორივე ნაპირებს შორის კავშირები და დასახა რკინიგზის სადგურ „ქუთაისი-1“-ის მიმდებარე ტერიტორიების რეკონსტრუქცია. სარეკონსტრუქციო სამუშაოები ძველ ქალაქში სრულდებოდა დიდი სიფრთხილით.

⁸ საქქალაქმშენსახპროექტი -«ქუთაისი-КУТАИСИ проект генплана развития и реконструкции» - განმარტებითი ბარათი - 1975წ. -თარგმანი მ.ა.

[ტიპიური სოციალური პროექტები ქუთაისში გაჩნდა 50-იანი წლების დასასრულს ავტოქარხნის კომპლექსური განაშენიანების დროს, (ავტორები: მ. შავიშვილი და გ. ჩიგოგიძე, გუმათის ელექტრო სადგურის განაშენიანებაში (ავტორი მ. ბუზ-ოღლი). მშენებლობა ხორციელდებოდა 5-9 სართულიანი ტიპიური პროექტებით, დაბალი ხარისხით, რამაც გამოიწვია ამ დასახლების ერთფეროვნება და უსახურობა.] ⁹

ცალკე განხილვის საგანია ქუთაისში ლითაფონის ქარხნის მშენებლობა, რომელმაც თავისი წარმოების ციკლით და მავნე გამონაყოფებით მნიშვნელოვნად დააბინძურა ქუთაისის საცხოვრებელი გარემო. უნდა აღინიშნოს, რომ ქუთაისის განვითარების მომდევნო პროექტებში ყველგან მოიაზრებოდა ამ ქარხნის გატანა ქალაქიდან.

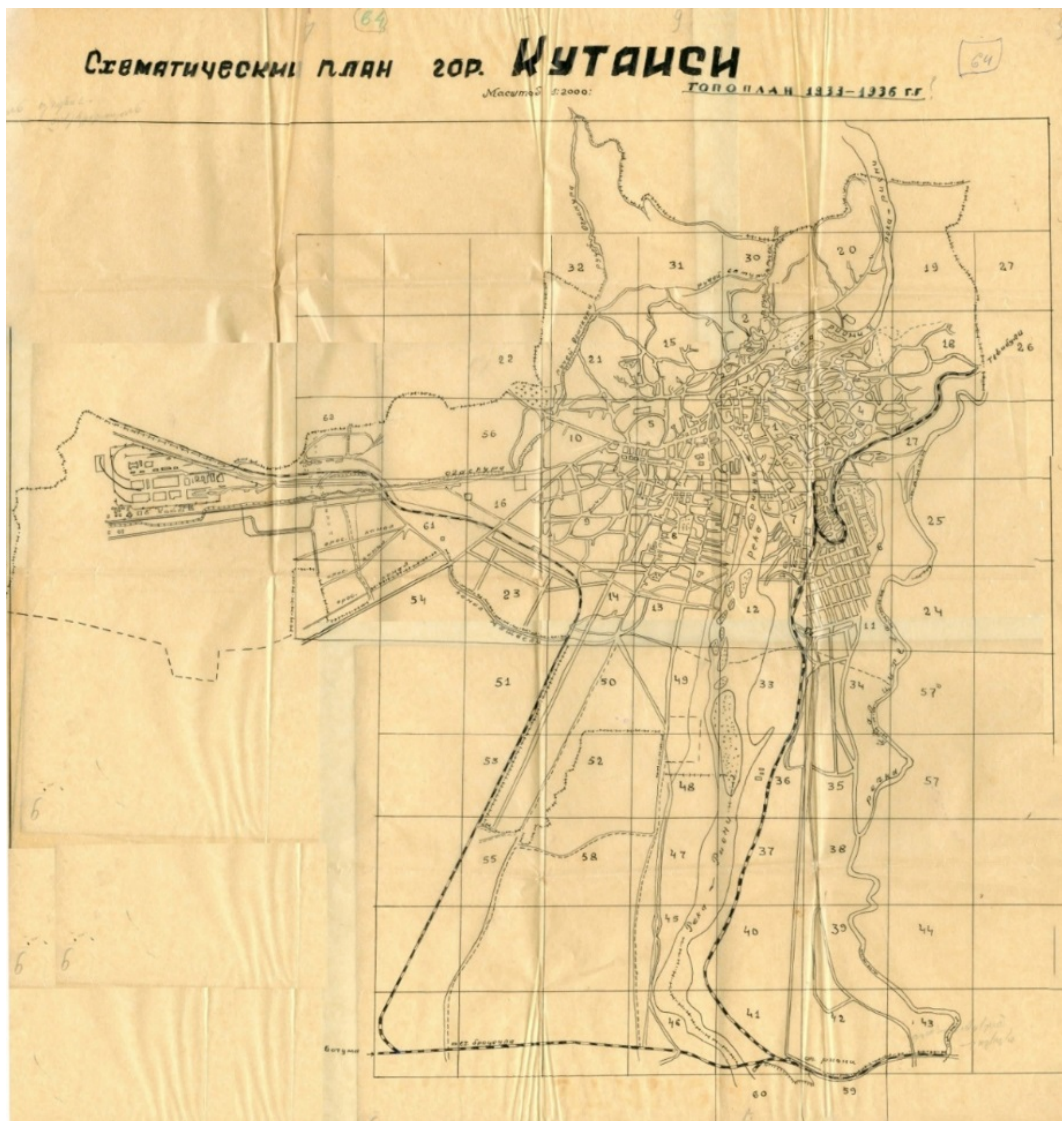


ფოტო 55 - ქუთაისის 1956 წლის გენგეგმა. (ავტ. შ. ლომთაძე, თანაავტორები დ. ნაცვლიშვილი, ნ. ორლოვა, შ. ნოსელიძე)

9. Ломтадзе Т. „ История градостроительства г. Кутаиси и некоторые вопросы его реконструкции „ – АВТОРЕФЕРАТ -1975 წ. (თარგმანი მ.ა.)

ქუთაისის მეორე გენერალური გეგმა დამტკიცდა 1956 წელს. (ფოტო 55) მისი ავტორი იყო არქიტექტორი შ. ლომთაძე, თანაავტორები - დ. ნაცვლიშვილი, ნ. ორლოვა და შ. ნოსელიძე. საფუძვლად ედო ზუსტი ტოპოგრაფიული რუკა შედგენილი 1933 – 1936 წლებში. (ფოტო 56)

1956 წლის გენგეგმით გამოიკვეთა მისწრაფება ქალაქის ცალკეული განაშენიანებული უბნების და სატრანსპორტო კვანძების გაუმჯობესებისა, დაგროვილი გამოცდილების საფუძველზე ქალაქის შემდგომი განვითარება რეალურ წინადადებებზე დაყრდნობით, ძლიერდება განივი სატრანსპორტო კავშირები. ავტორები სთავაზობენ შიდა კვარტალური გზების მშენებლობას.



ფოტო 56 - ქუთაისის სქემატიური გეგმა - ტოპოგეგმა 1933- 1936 წლები.

მეორე გენგეგმის ძირითად მახასიათებელ მიმართულებად შეიძლება ჩაითვალოს მცდელობა ქუთაისისათვის დამახასიათებელი კერძო ნაკვეთებიანი განაშენიანების შენარჩუნებისა, რაც მნიშვნელოვან ფაქტორად მიგვაჩნია დღეისათვისაც. აქვე უკვე მოიაზრება საპროექტო ვადის 1980 წლის შემდგომ ქუთაისის განვითარება სამხრეთით რკინიგზის მაგისტრალურ ხაზამდე.

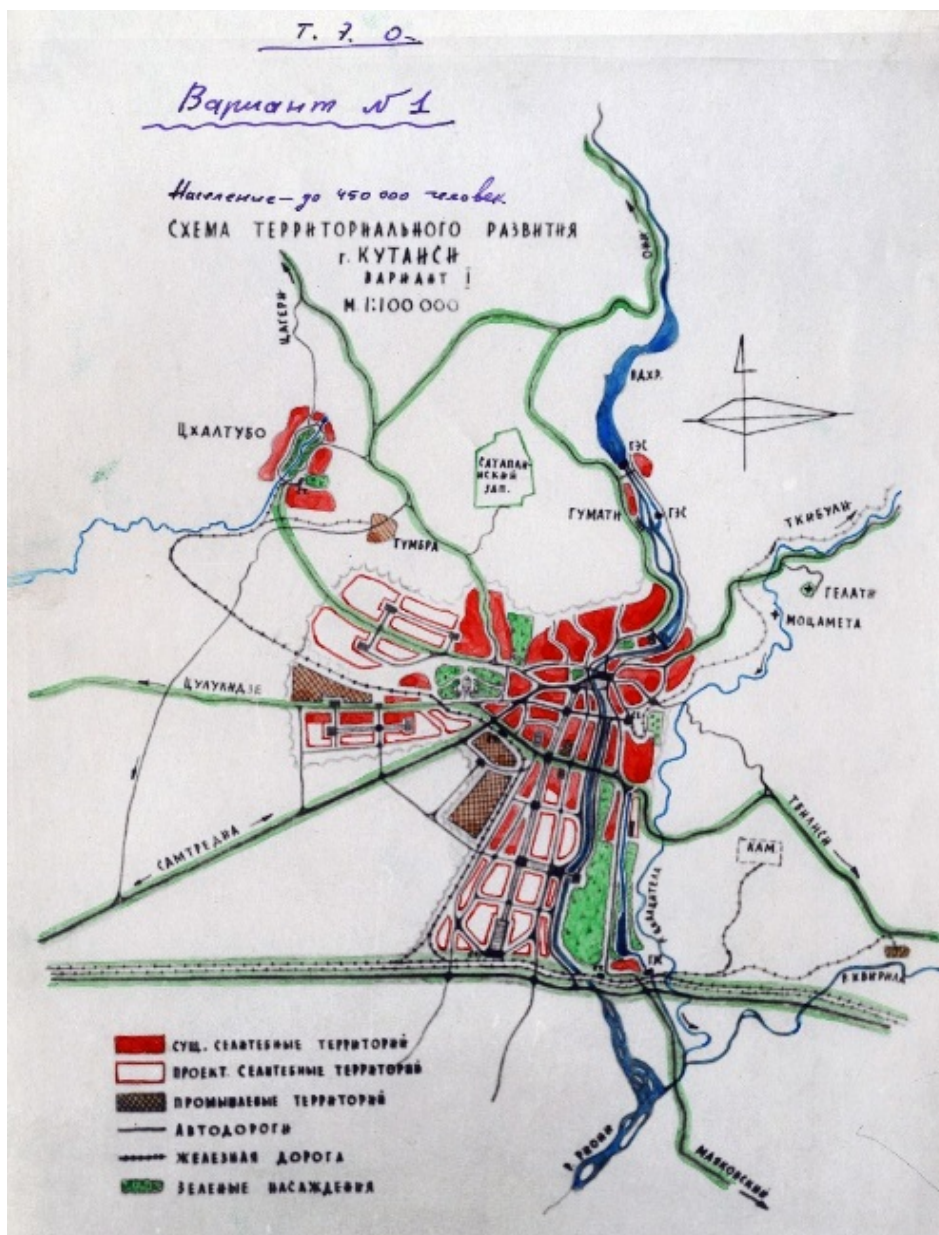
1.8 - ქ. ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენგეგმა 1976 წ.

გამოიკვეთა ქუთაისის სწრაფი განვითარების ტემპები. ამას ხელს უწყობდა მისი ადგილი დასავლეთ საქართველოს განსახლების სისტემაში, როგორც მისი ცენტრალური ადგილისა. 1970 წლისათვის ქუთაისის მოსახლეობის რაოდენობამ მიაღწია 162,787 ათას კაცს. მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ზრდის გამო საპროექტო რაოდენობასთან მიმართებაში, საჭირო გახდა მოქმედი გენგეგმის ვადის გასვლამდე დაწყებულიყო მუშაობა ახალი, მესამე გენერალური გეგმის შესაქმნელად.

ახალ გენგეგმაში უნდა გადაწყვეტილიყო მნიშვნელოვანი პრობლემები. პირველ რიგში აუცილებელი იყო ქალაქის ტერიტორიალური ზრდის სწორი მიმართულების განსაზღვრა არა მარტო საპროექტო 2000 წლისათვის, არამედ საპროექტო ვადის გასვლის შემდეგაც 2025 წლისათვის. მოსახლეობის სავარაუდო ზრდა დასაბუთებული იყო წინმსწრებად შესრულებულ ქუთაისის განვითარების ტექნო-ეკონომიურ საფუძვლებში (450.0 ათასამდე) და შემდგომ საქართველოს განსახლების რეგიონალურ სქემაში (700.0 ათასამდე).

საქართველოს სახმშენის დავალებით 1972 წელს „საქქალაქმშენსახპროექტში“ დამუშავდა 2000 წ-მდე ქუთაისის განვითარების ტექნო-ეკონომიკური საფუძვლები (ტეს-ი), (ფოტო 57) ავტორები - ზ. ქურდიანი შ. გიგოლაშვილი, ა. ლომთაძე, დ. ნაცვლიშვილი. ეკონომისტი ე. სალაყაია. ტეს-ი დამუშავდა მთელი რესპუბლიკის ინტერესებიდან გამომდინარე, კერძოდ:

1. აუცილებელი იყო შეზღუდულიყო ქ. თბილისის მოსახლეობის ზრდა ისე, რომ 2000 წლისათვის მის რაოდენობას არ გადაეჭარბებინა 1.250000 კაცისათვის, როგორც ეს გათვლილი იყო თბილისის გენერალური გეგმით;
2. უნდა შეცვლილიყო მნიშვნელოვანი დისპროპორცია დედაქალაქსა და რესპუბლიკის მეორე ქალაქს - ქუთაისს შორის;
3. ქუთაისი უნდა გადაქცეულიყო ჭეშმარიტად საქართველოს მეორე სამრეწველო და კულტურულ ცენტრად.



ფოტო 57 – ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების ესკიზი №1. განვითარების ვარიანტი. ავტორი ზ.ქურდიანი.

პროექტით გათვალისწინებული იყო ქუთაისში განლაგება ქალაქის განმავითარებელი დარგებისა: სამრეწველო, სამეცნიერო-საკვლევო, უმაღლესი სასწავლებლები და ა. შ. ტეს-ის მიხედვით ქუთაისის მოსახლეობის რაოდენობას 2000 წ - სათვის უნდა მიეღწია 450.000 კაცისთვის. განიხილებოდა ქუთაისის ზრდის ორი მიმართულება ე. წ. „განივი“ და „მერიდიანული“.

„განივი“ ვარიანტი ითვალისწინებდა ქუთაისის განვითარებას დასავლეთის მიმართულებით, ხოლო საპროექტო ვადის გასვლის შემდეგ, აღმოსავლეთის მიმართულებით, შედარებით მთაგორიან რელიეფზე. ამგვარი გადაწყვეტის ძირითადი მიზანი იყო არსებული და საპროექტო საცხოვრებელი კვარტლების დაცვა სამრეწველო ობიექტების მავნე ზემოქმედებისაგან, გაბატონებული დასავლეთის და აღმოსავლეთის ქარების მიმართულების გათვალისწინებით. პრაქტიკამ აჩვენა, რომ რთულ რელიეფზე სწორად მიგნებული განაშენიანების ხერხები, გარდა სასოფლო-სამეურნეო მიწების ეკონომიისა, ჰქმნის მხატვრული თვალსაზრისით მომგებიან განაშენიანებას.



ფოტო 58 - ძველი ქუთაისის განაშენიანება მდ. რიონის პირას.

ეს ისტორიულად ბუნებრივი სურათია საქართველოს მთაგორიანი რელიეფისათვის. გვაქვს ასეთი განაშენიანების უნიკალური მაგალითები, შატლი, მუცო, სიღნაღი და სხვა, მათ შორის არის ძველი ქუთაისიც. (ფოტო 58,59)



ფოტო 59 - რელიეფზე შეფენილი ქუთაისი ზამთარში. (Saunje.ge)

[„ბუნებრივი პირობებიდან გამომდინარე, ერთ-ერთი ფაქტორი, რომელიც განსაზღვრავს ტერიტორიის ვარგისიანობას, ქალაქის განვითარებისათვის არის ადგილის რელიეფი. პირობების მიხედვით „ნაკლებ ვარგისიანი“ ტერიტორიების ათვისება იწვევს საქალაქო მშენებლობის და მეურნეობის გაძვირებას. ამასთან დაკავშირებით მოქმედი სამშენებლო ნორმებითა და წესებით, დიდი დახრილობის მქონე ტერიტორიები მიჩნეულია „ ნაკლებ ვარგისიანად“ ან „ უვარგისად“ მშენებლობისათვის, მაგრამ სულ მზარდი ტერიტორიალური დეფიციტის პირობებში ეს ნორმატიული დებულებები გახდა ხელის შემშლელი მიწის რესურსების რაციონალურად გამოყენებისათვის. დასამტკიცებლად უკვე დამუშავებული დაგეგმარებისა და განაშენიანების ახალი ნორმების მიხედვით, დიდი დახრილობის

ტერიტორიების განაშენიანებისთვის დადგენილი შეზღუდვები უკვე მოხსნილია და რეკომენდირებულია ამ ტერიტორიების უპირატესად ათვისება, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ ეს მოითხოვს სპეციალურ საინჟინრო ღონისძიებებს.“¹⁰ [17] ქუთაისის განვითარების „განივი“ ვარიანტი, მიუხედავად იმისა, რომ რთული რელიეფის გამო ჰქმნიდა გეგმარებით და კომპოზიციური ხასიათის სიძნელეებს, ამავე დროს იძლეოდა საშუალებას, განაშენიანებას მისცემოდა მრავალფეროვანი და ეფექტური ხასიათი. კიბე-ქუჩები, ტერასული განაშენიანება ორგანულად დააკავშირებდა ქალაქის არქიტექტურას და გარემო ბუნებას, რაც დამახასიათებელია ქუთაისისთვის. განვითარების ვარიანტი იღებდა ხაზოვან სტრუქტურას. ახალი საცხოვრებელი რაიონებისათვის მოიაზრებოდა ქუთაისის დასავლეთით მიმდებარე სოფელ ბანოჯასა და აღმოსავლეთით სოფელ გოდოგანის, წყალწითელას მარცხენა სანაპიროზე მდებარე ტერიტორიები. ყველა, ზემოთ ჩამოთვლილი ღირსებების მიუხედავად „განივი“ ვარიანტს ჰქონდა ნაკლოვანებები, რომელთაგან ძირითადი იყო რთული რელიეფის ათვისების შრომატევადობა და მაღალი დანახარჯები. მოსალოდნელი სიძნელეები რთულ რელიეფზე საინჟინრო ქსელების, კეთილმოწყობილი გზების, საცხოვრებელი სახლების მშენებლობის პროცესში. ძნელდებოდა სტრუქტურული მთლიანობის შენარჩუნება და რაც მთავარია, ეს ვარიანტი ჩაითვალა ქვეყნის ბიუჯეტისათვის მიუღებელი.

ზემოთ ჩამოთვლილი სიძნელეები თავიდან აცილებული იქნებოდა, თუ ქალაქის განვითარების ისევ იმ გზას დაადგებოდნენ, რომელიც ჯერ კიდევ 1956 წლის გენგეგმაში იყო ჩადებული და გულისხმობდა იმ მიწების ათვისებას (დაახლოებით 1100.0 ჰა), რომელიც შედიოდა 1962 წელს დამტკიცებულ ქალაქის საზღვრებში და დროებით იმყოფებოდა წყალტუბოს რაიონის სარგებლობაში. ქალაქის განვითარების ასეთ ვარიანტს შეერქვა „მერიდიანული“. (ფოტო 60) ამ სქემის მხარდამჭერი მოსაზრებები შემდეგია:

10. Крогиус В. Р. „Особенности формирования планировочной структуры городов в условиях сложного рельефа „ – АВТОРЕФЕРАТ - Москва 1974г.

სამრეწველო ობიექტების ქალაქში მოუწესრიგებული განთავსება „განივში“, ხელს უშლიდა ქუთაისის განვითარებას, მრეწველობის ნორმალურ ფუნქციონირებას და განვრცობას, ხელს უშლიდა სატრანსპორტო სქემის სრულყოფას, ამიტომ სანიტარული თვალსაზრისით მავნე (ძირითადად სამშენებლო ინდუსტრია და ქიმიური მრეწველობა) და აგრეთვე ახალი სამრეწველო ობიექტები უნდა განთავსებულიყო რკინიგზის მაგისტრალური ხაზის სამხრეთით, ძირითადი გაზატონებული ქარების გათვალისწინებით.



ფოტო 60 - ტექ-ეკონომიკური დასაბუთების ესკიზი № 2, განვითარების „მერიდიანული“ ვარიანტი. ავტორი ზ.ქურდიანი.

ახალი სამრეწველო ზონისათვის გამოყოფილი მიწები, ძირითადად წარმოადგენს მდინარეების: რიონისა და ყვირილას ქალისპირა ტერიტორიებს, რომლებიც წყალდიდობის დროს იტბორება. მათი ათვისებისათვის საჭირო იქნებოდა ნაპირსამაგრი სამუშაოების ჩატარება, თუმცა ასეთი ტერიტორიების ათვისება მაინც შეიძლება ჩაითვალოს რაციონალურად, როგორც სოფლის მეურნეობისათვის გამოუსადეგარი ტერიტორიები. გაადვილდება სატრანსპორტო მომსახურება სამრეწველო და მის ჩრდილოეთით მდებარე საცხოვრებელი რაიონებისა.

„მერიდიანული“ განვითარების ძირითადი ნაკლი მდგომარეობდა იმაში, რომ სამხრეთის მიმართულებით იკარგება ძვირფასი სასოფლო - სამეურნეო ტერიტორიები. მაგრამ წყნარმა რელიეფმა, კაპიტალური ხარჯების სიმცირემ, ქალაქის საკანალიზაციო და წყალსადენის მაგისტრალური ქსელის არსებობამ, დამაკმაყოფილებელმა სატრანსპორტო კომუნიკაციებმა და ბოლოს მდინარე რიონის ქალაქის სტრუქტურაში ჩართვამ, გადაწყვიტა უპირატესობა „მერიდიანული“ განვითარებისა, ანუ განვითარებას 2000 წლამდე სამხრეთით ამიერკავკასიის რკინიგზის მაგისტრალურ ხაზამდე, ხოლო დასავლეთით საქალაქო აეროდრომამდე.

პროექტი აგრეთვე მოიცავს 2000 წლის შემდგომ პერიოდში 2025 წლამდე ქალაქის განვითარების ტენდენციებსაც. ქალაქის განაშენიანების კომპოზიცია იძენს აშკარად გამოხატულ სხივურ სისტემას სამხრეთ და დასავლეთის მიმართულებით.

„მერიდიანული“ ვარიანტის განვითარება ჩაიღო მესამე თაობის გენერალურ გეგმაში, რომელზე მუშაობა დასრულდა 1976 წელს. საავტორო კოლექტივი შედგებოდა არქიტექტორებისაგან: ნ. მიქაძე, ზ. ქურდიანი, ლ. გოშაძე, თ. ლომთაძე, ა. ლომთაძე, თანაავტორები იყვნენ ვ. გოდუაძე, ს. გაგუა და ზ. ჟვანია. პროექტის დამუშავებაში მონაწილეობდნენ: გ. გეგეშიძე, მ. გიორგაძე და ზ. სახამბერიძე. ეკონომისტი გახლდათ ე. სალაყაია. (ფოტო 61, 62)

[„მრეწველობა და მრეწველობის განვითარების პერსპექტივები იყო ის ძირითადი ქალაქწარმომქმნელი ფაქტორი, რომელიც საფუძვლად ედო ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენერალურ გეგმას.] ¹¹ ამავე დროს, გათვალისწინებული იყო ორი სამრეწველო ზონის და მთელი რიგი სამრეწველო ობიექტების გატანა საცხოვრებელი ზონიდან, რადგან ისინი განთავსებული იყო არსებულ საცხოვრებელ ზონაში და ხელს უშლიდნენ ქალაქის ზრდას, ქუჩების სატრანსპორტო ქსელის განვითარებას, აბინძურებდნენ ატმოსფეროს. ამ საკითხის გადასაწყვეტად საჭირო იყო ახალი, მესამე სამრეწველო ზონის ორგანიზება, სადაც პროექტის მიხედვით გადატანილ იქნებოდა ზემოთ ნახსენები საწარმოები.



ფოტო 62 - ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენგემა (ძირითადი ნახაზი)

11.საქქალაქმშენსახპროექტი «ქუთაისი-კუთაისი პროექტ გენპლანა რაზვითია ი რეკონსტრუქციის» - განმარტებითი ბარათი - 1975გ. თარგმანი მ.ა.

შესაბამისად ფუნქციონალური ზონირების დროს განსაკუთრებული მნიშვნელობა მიექცა სამრეწველო და კომუნალურ-სასაწყობო ობიექტების ტერიტორიების განთავსებას. ეს ნაკარნახევი იყო სურვილით, რაც შეიძლება მოხერხებულად, მოსახლეობისათვის ზიანის მიუყენებლად განლაგებულიყო სამრეწველო ობიექტები საცხოვრებელ რაიონთან მიმართებაში.

სიტუაციის გაუმჯობესების მიზნით ძირითადად იქმნება სამი სამრეწველო ზონა: - ორი არსებულის ბაზაზე და მესამე, სრულიად ახალი ზონა ქალაქის სამხრეთით. არსებული სამრეწველო ზონები - ცენტრალური და დასავლეთის, განიცდის მაქსიმალურ რეკონსტრუქციას. გატანილია სანიტარული თვალსაზრისით მავნე საწარმოები. მათ ადგილის უმეტესი ნაწილი ეთმობა საქალაქო მშენებლობას, მიწების რაციონალური გამოყენებით. ასეთი მიდგომა დაზოგავდა გზების ქსელებს და ფინანსებს.



ფოტო 63- ქუთაისის მესამე თაობის გენგეგმა. ძველი და ახალი ცენტრები. მაკეტი -1976 წ.

სამხრეთის სამრეწველო ზონის შექმნა რკინიგზის ორივე მხარეს, გათვალისწინებული იყო არსებული სამრეწველო რაიონების რეკონსტრუქციის პარალელურად.

ახალ, ქვედა სამრეწველო ზონაში გათვალისწინებული იყო განთავსება მსხვილი სამრეწველო კომპლექსებისა, რომლებიც ნორმით მოითხოვენ დიდ სანიტარულ ზონებს, მათ შორის სამშენებლო ინდუსტრიის ობიექტები.

გენერალურ გეგმაზე მუშაობის დროს მოსახლეობის რაოდენობა ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი განმსაზღვრელი ფაქტორია. მესამე გენერალური გეგმით, პერსპექტიული განვითარების ღონისძიებებიდან გამომდინარე, მისი სამრეწველო პოტენციალის გათვალისწინებით, რომ მოსახლეობის რაოდენობა 2000 წლისათვის მიაღწევდა **400.000** ათას კაცს, (ტეს-ის მიხედვით, ეს რაოდენობა შეადგენდა 450.000 ათას კაცს)

საჭირო იყო სამოსახლო ტერიტორიების გეგმარებითი დარაიონება. ეს განაპირობებდა საცხოვრებელი განაშენიანების, მომსახურების ობიექტების, საზოგადოებრივი ცენტრების, ქუჩების ქსელის და საერთო სარგებლობის მწვანე ნარგავების რაციონალურ განთავსებას, მოსახლეობისათვის ცხოვრების საუკეთესო პირობების და ქალაქის არქიტექტურული სახის შესაქმნელად. (იხ. **ცხრილი 1**)

მესამე გენგეგმაში **ახალი საცხოვრებელი ტერიტორიების ძირითად გეგმარებით სტრუქტურულ ელემენტად აღებულია მიკრორაიონი.** მიკრორაიონებისაგან ფორმირდება **საცხოვრებელი რაიონები.** მათი ჩამოყალიბება ხდება ბუნებრივი და ხელოვნური (მდინარე, არხი, მწვანე ნარგავები, რკინიგზის განშტოებები) საზღვრებით. ქუთაისის მთელი ტერიტორია მესამე გენერალური გეგმით იყოფოდა **თერთმეტ გეგმარებით რაიონად.** ასეთი რაოდენობა გამოწვეული იყო, როგორც ისტორიულად ჩამოყალიბებული სიტუაციით, ასევე რელიეფით, ფუნქციონალური განსხვავებით, განაშენიანების სართულიანობითა და სიმჭიდროვით.

იგეგმებოდა სამი ადმინისტრაციული რაიონის შექმნა: ლენინის, ორჭონიკიძის და სამხრეთის.

ცხრილი 1 - ქალაქის გეგმარებითი დარაიონება 1976 წლის გენგეგმით

გეგმარებითი რაიონები №№	გეგმარებითი რაიონების დასახელება	მოსახლეობა მთლიანად ქალაქში		
		არსებულ და შენარჩ. განაშენ.ში	ახალ განაშენ.ში	მთლიანად
1.	ცენტრალური	16600	7400	24000
2.	გელათს	6000	-	6000
3.	მუხნარის	14000	21000	35000
4.	მთიანი	15000	-	15000
სულ		51600	28400	80000
5.	რუსთაველის	18000	42000	60000
6.	წულუკიძის	13300	81700	95000
7.	სამრეწველო	-	45000	45000
სულ		31300	168700	200000
8.	გორის	2000	43000	36000
9.	ქვიტირის	15200	24800	40000
სულ		17200	58800	76000
10.	ნინოშვილის	-	26000	26000
11.	რიონის	-	18000	18000
სულ		-	44000	44000
ჯამში		100100	299900	400000

მესამე, სამხრეთის ადმინისტრაციული რაიონი განთავსებულია ჭავჭავაძის პროსპექტის სამხრეთით და შედგება ორი გეგმარებითი რაიონისაგან, ესენია: რიონის და ნინოშვილის გეგმარებითი რაიონები. ეს ტერიტორიები ძირითადად უკავია სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებს და საკარმიდამო ნაკვეთებს. გენგეგმით აქ გათვალისწინებულია შეიქმნას ახალი საცხოვრებელი რაიონები.

III გენგეგმის მიხედვით ქუთაისი იყოფა შემდეგ ფუნქციონალურ ზონებად:

1. საცხოვრებელი;
2. სამრეწველო და კომუნალურ-სასაწყობო;

3. მრავალფუნქციური საერთო საქალაქო ცენტრის ზონა;
4. დასვენების ზონა;
5. უმაღლესი სასწავლებლების განთავსების ზონა;
6. სამეცნიერო ცენტრების ზონა.

ქუთაისის III გენერალურ გეგმის მიხედვით მაგისტრალური ქუჩების საფუძვლად მიღებულია სხივური სისტემის ქსელი, რომელიც გაშლილია სამხრეთის და დასავლეთის მიმართულებით. ქალაქის სატრანსპორტო მაგისტრალი, რომელიც ძირითად როლს თამაშობს ახალი ქუთაისის სტრუქტურის ჩამოყალიბებაში, არის უწყვეტი მოძრაობის მაგისტრალი, რომელიც აკავშირებს ქუთაისის სამხრეთის რაიონს, რკინიგზის სადგურთან, ქალაქის ჩრდილოეთით ჩამოყალიბებულ ახალ ცენტრთან, საიდანაც მოძრაობა გადანაწილდება აღმოსავლეთის და დასავლეთის მიმართულებით. აქ გათვალისწინებულია, როგორც საავტომობილო, ასევე ტრამვაის მოძრაობაც.

განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება საერთო საქალაქო ცენტრის სატრანსპორტო მომსახურებას, დიდი მნიშვნელობა ენიჭება საქალაქო მოძრაობის მოწესრიგების თვალსაზრისით წრიული მოძრაობის მაგისტრალს, უწყვეტი მოძრაობით, აგრეთვე ქალაქის ქუჩების ქსელის განტვირთვას შემოვლითი სატრანზიტო სატრანსპორტო მაგისტრალის მშენებლობით რკინიგზის მაგისტრალის პარალელურად, მისგან სამხრეთით.

იგივე როლი ენიჭება ჩრდილოეთის შემოვლითი ირგვლივი მოძრაობის მონაკვეთს, რომელიც ჩაიდო 2025 წლის სატრანსპორტო სქემის ესკიზში (ავტორი ზ. ქურდიანი) და რომელმაც უნდა მოაშოროს ცენტრალურ რაიონებს სატრანზიტო სატრანსპორტო ნაკადები ჩრდილოეთის მიმართულებით (რაჭა-ლეჩხუმი და სვანეთი).

1.9 - ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის შესახებ

ქუთაისის III გენგეგმის ფუნქციონალური ზონირებისას გადაწყდა, შეიქმნას **მრავალფუნქციური საერთო საქალაქო ცენტრი**, რომელიც ორგანულად დააკავშირებდა მრავალსართულიან მარჯვენა სანაპიროს განაშენიანებას, ქალაქის დღევანდელ ისტორიულ ცენტრთან მარცხენა სანაპიროზე. გენგეგმა არ ითვალისწინებდა ქალაქის მარცხენა ნაპირის საფუძვლიან რეკონსტრუქციას, ასეთივე დამოკიდებულება ქალაქის მთაგორიანი ნაწილის მიმართაც. ძირითადი სარეკონსტრუქციო სამუშაოები მოიაზრებოდა რიონის მარჯვენა ნაპირის დაბლობ ნაწილში, სადაც არსებული განაშენიანება არქიტექტურულად არ წარმოადგენს რაიმე ღირებულებას მცირე გამონაკლისის გარდა.

ქალაქის ცენტრის ფორმირება წარმოადგენს ქალაქის გეგმარებითი სტრუქტურის საკვანძო პუნქტს. მსხვილ ქალაქებში, სადაც არსებობს საქალაქო ცენტრის ჩამოყალიბების მრავალსაუკუნოვანი ისტორია, ახალი ცენტრის განვითარება ხშირად თანხვედრია ძველ ისტორიულ ცენტრთან. ამასთან დაკავშირებით ჩნდება ხოლმე სიმწელები ისტორიული და კულტურული მემკვიდრეობის თვალსაზრისით ღირებული ნაგებობების მიმართ დამოკიდებულებაში, ახალი ნაგებობის განთავსების, ან რეკონსტრუქციის დროს. უნდა აღინიშნოს, რომ ქ. ქუთაისში ისტორიულად ჩამოყალიბებული საქალაქო და სავაჭრო ცენტრი დღესაც ინარჩუნებს თავის ადგილს და დღეს, სწორედ მის გარშემო და მიმდებარედ არის ჩამოყალიბებული ადმინისტრაციული, კულტურული და საგანმანათლებლო ცენტრები. [18]

საერთო საქალაქო ცენტრის ფუნქციონალური და საწარმოო სტრუქტურა დაკავშირებულია მუდმივ განვითარებასა და განახლებასთან, შესაბამისად 1983 წ-ს გამოცხადდა კონკურსი ქ. ქუთაისის მრავალფუნქციური საერთო საქალაქო ცენტრის შექმნაზე. (ფოტო 64)

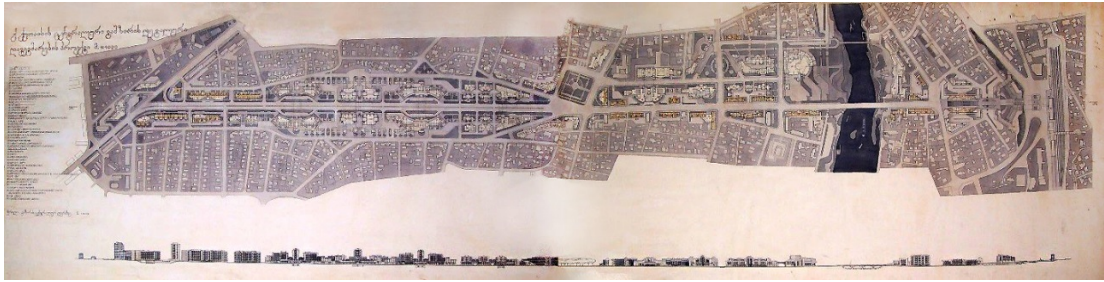
კონკურსი იყო დაკვეთილი და მონაწილეობა მიიღო ორმა კოლექტივმა: საპროექტო ინსტიტუტებმა “საქქალაქმშენსახპროექტმა” და “თბილზნიეპმა” (ТвилЗНИИЕП), ჯგუფები დაკომპლექტებული იყო მაღალი კვალიფიკაციის ქართველი ქალაქმგეგმარებლებით. კონკურსში გაიმარჯვა არქიტექტორთა ჯგუფმა ნ. მიქაძის, გ. მეტრეველის და მ. გაგნიძის შემადგენლობით. პროექტში გააზრებულია ქუთაისის, როგორც საქართველოს სიდიდით და მნიშვნელობით მეორე ადმინისტრაციული ცენტრის და ქვეყნის განსახლების რეგიონალური ცენტრის მნიშვნელობა. (ფოტო 65, 66) [19]



ქუთაისი, ცენტრის მაკაპტი.
შემსრულებლები: ლ. გოშაძე, თ. ლომთაძე, ზ. ჟვანია

ფოტო 64 - ქუთაისის III გენგემა. შემსრულებლები: ლ. გოშაძე, თ. ლომთაძე, ზ. ჟვანია.

პროექტში უცვლელი დარჩა მესამე გენგემით მონიშნული ქალაქის ცენტრალური ნაწილის საზღვრები და მისი საერთო ფართი, რომლის ტერიტორია 780 ჰა-ს შეადგენდა.



ფოტო 65 - ქუთაისის ცენტრის განაშენიანების კონკურსში გამარჯვებული პროექტი. ავტ.: ნ. მიქაძე, გ. მეტრეველი, მ. გაგნიძე, 1983 წ. ფოტო მაკეტიდან

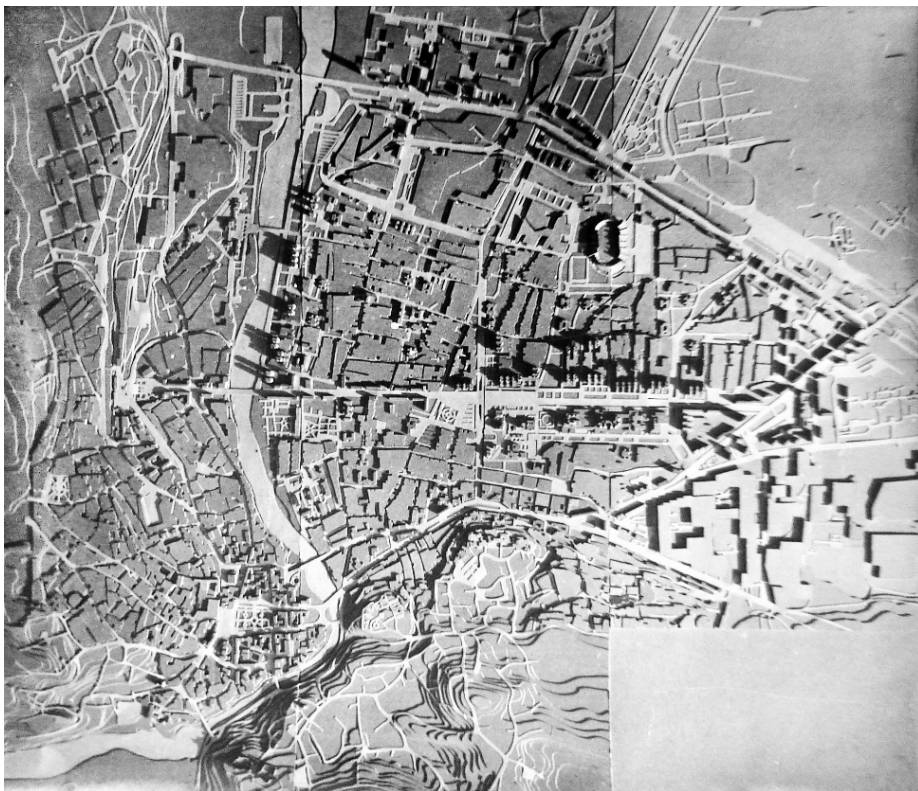


ფოტო 66 – იგივე, გეგმა და განშლა.

“თბილზნიეპიდან” წარმოდგენილი პროექტის ავტორები იყვნენ არქიტექტორები: ბ. მამინაიშვილი და დ. ოდიშარია. [20] (ფოტო 67)

პროექტის ავტორები ეთანხმებიან საპროექტო დავალებაში განსაზღვრულ საერთო საქალაქო ცენტრის საზღვრებს და აღნიშნავენ, რომ ქალაქის ცენტრის განვითარების მთავარი მიმართულებები ემთხვევა ქალაქის განსახლების მიმართულებებს, ანუ განვითარებას წყალტუბოსაკენ, სამტრედიისკენ და სამხრეთ აღმოსავლეთით ვანის მიმართულებით, მაგრამ სამხრეთის მიმართულებას ქუთაისის განვითარებისათვის მიიჩნევენ განსახლების მთავარი ღერძის მიმართულებისათვის არაბუნებრივად. ავტორებს მიაჩნიათ, რომ ქალაქის საზღვრები გენგეგმით გიპერტროფირებულია, ამიტომ უფრო მიზანშეწონილი იქნებოდა, სამხრეთის მიმართულებით შენარჩუნებულიყო რამდენიმე ათასი ძვირფასი სასოფლო-სამეურნეო ტერიტორიები.

ეს მოსაზრება ჩვენს მიერ მიზანშეწონილად იქნა მიღებული, მითუმეტეს დღეს, როცა მოსახლეობის რაოდენობა ქუთაისში მკვეთრად შემცირებულია და საექვოა უახლოს მომავალში გაიზარდოს 400.000 ათასამდე.



ფოტო 67 – ქუთაისის ცენტრის განაშენიანების კონკურსი. “თბილზნიევის” ვარიანტი, ავტორები: ბ. მამინეიშვილი, დ. ოდიშარია. 1983წ.

1.10 - „საქართველოს განსახლების რეგიონალური სქემა“ - პროექტი 1978 წ.

განუზომლად იზრდება საქართველოს განსახლების ახალი გენერალური სქემის შემუშავების აუცილებლობა ისეთი საერთაშორისო პროექტების პერსპექტივების გათვალისწინებით, როგორცაა ევრაზიის კომუნიკაციის დერეფანი - ნავთობსადენი, გაზსადენი, ტრასეკა, წყლის რესურსების სტრატეგია, ენერგეტიკა, ასევე სხვა გამოწვევები. ასეთი ფართომასშტაბიანი სატრანზიტო პროექტების რეალიზაცია, გარემოსდაცვითი, სოციალური, სატრანსპორტო, არქიტექტურულ-გეგმარებითი და სხვა ფაქტორების გათვალისწინების გარეშე, ქვეყნის განსახლების სისტემას უქმნის განუზომელი ნეგატიური ცვლილებების საფრთხეს.

1978 წელს საპროექტო ინსტიტუტში „საქქალაქმშენსახპროექტი“, დამუშავდა „საქართველოს სსრ განსახლების რეგიონალური სქემა 1991–2001 წწ-თვის“. [21], [22] პროექტი იქმნებოდა 1976-1978 წლებში რაიონული დაგეგმარებისა და ეკონომიური დასაბუთების განყოფილებაში. თემის ხელმძღვანელი და პროექტის მთავარი არქიტექტორი იყო ქ-ნი ბელა გაბუნია, არქიტექტორი ზ. მეზურნიშვილი, ინჟინერ-ეკონომისტები ნ. ფოლადაშვილი, კ. ფოცხიშვილი, მთ. ეკონომისტი ლ. შანიძე, ჯგ. ხელმძღვანელი ვ. ფრანგიშვილი.

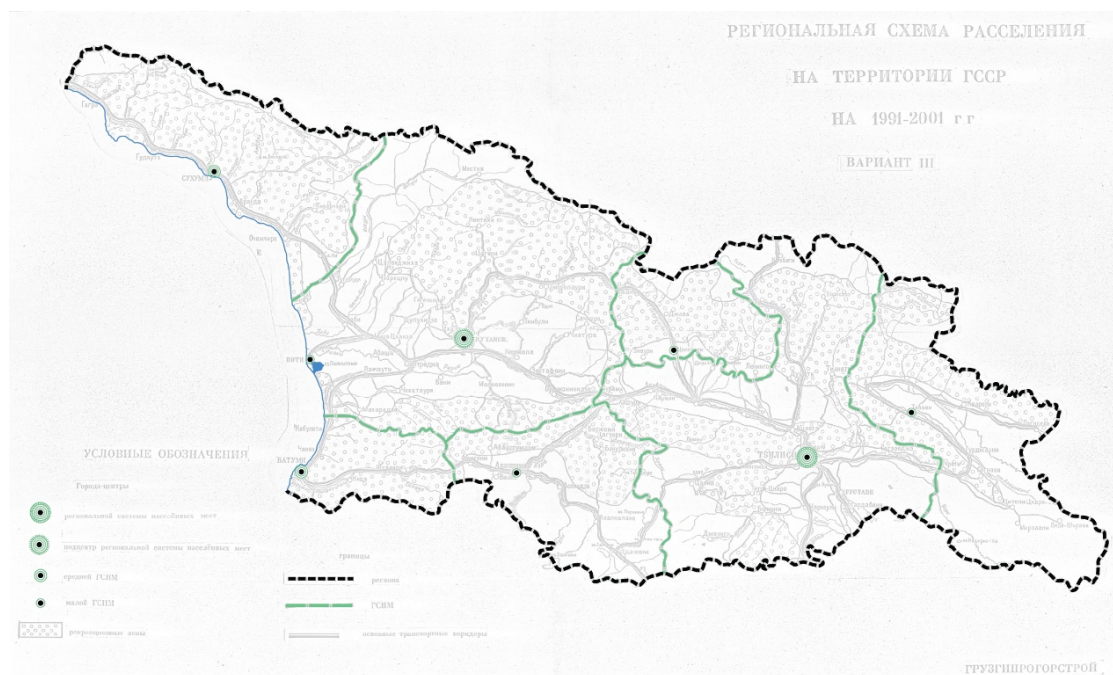
განსახლების რეგიონალური სქემის (გრს) დამუშავებაში მონაწილეობას ღებულობდნენ: თბილისის ზონალური საპროექტო ინსტიტუტი (ТвилЗНИИЕП), საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის გეოგრაფიის ინსტიტუტი, თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, საქართველოს პოლიტექნიკური ინსტიტუტი და საქართველოს საგეგმო კომიტეტი.

განსახლების რეგიონალური სქემის დამუშავებისთვის, სამეცნიერო-მეთოდოლოგიური სახელმძღვანელო დაამუშავა მოსკოვის ქალაქმშენებლობის და კვლევის ცენტრალურმა სამეცნიერო ინსტიტუტმა-„ЦНИИП“, რომელმაც მოამზადა და როგორც **სავალდებულო სახელმძღვანელო**, გადასცა „საქქალაქმშენსახპროექტს“:

1. მოკავშირე რესპუბლიკებისათვის გრს -ს დამუშავების ტიპიური პროგრამა;
2. მოკავშირე რესპუბლიკებისათვის მეთოდური დებულება.

საბჭოთა საქართველო, ბუნებრივია, მოიაზრებოდა, როგორც მთელის, ანუ საბჭოთა კავშირის ნაწილი, ამდენად რიგი საკითხებისა წყდებოდა საკავშირო ინტერესებიდან გამომდინარე და ექვემდებარებოდა საბჭოთა პოლიტიკას. თითოეულ რესპუბლიკას დამოუკიდებელად ვერ უნდა მოეხერხებინა ეკონომიკის წარმოება, ის უნდა დამოკიდებული ყოფილიყო სხვა საწარმოებზე, როგორც ფუნქციურად, ისე ტერიტორიალურად. საქართველოს გრს-ში დამუშავებული იყო განსახლების სისტემის ფორმირების ოთხი ვარიანტი. იყო მეხუთეც, რომელიც ითვალისწინებდა მიმდინარე ტენდენციების განვითარების შენარჩუნებას.

დამუშავებას საფუძვლად დაედო მე-3 ვარიანტი, (ფოტო 68) რომლის მიხედვითაც საქართველოს ტერიტორიაზე მონიშნა შვიდი ჯგუფური სისტემა: თბილისის, ქუთაისის, სოხუმის, ბათუმის, თელავის, ახალციხის და ცხინვალის.



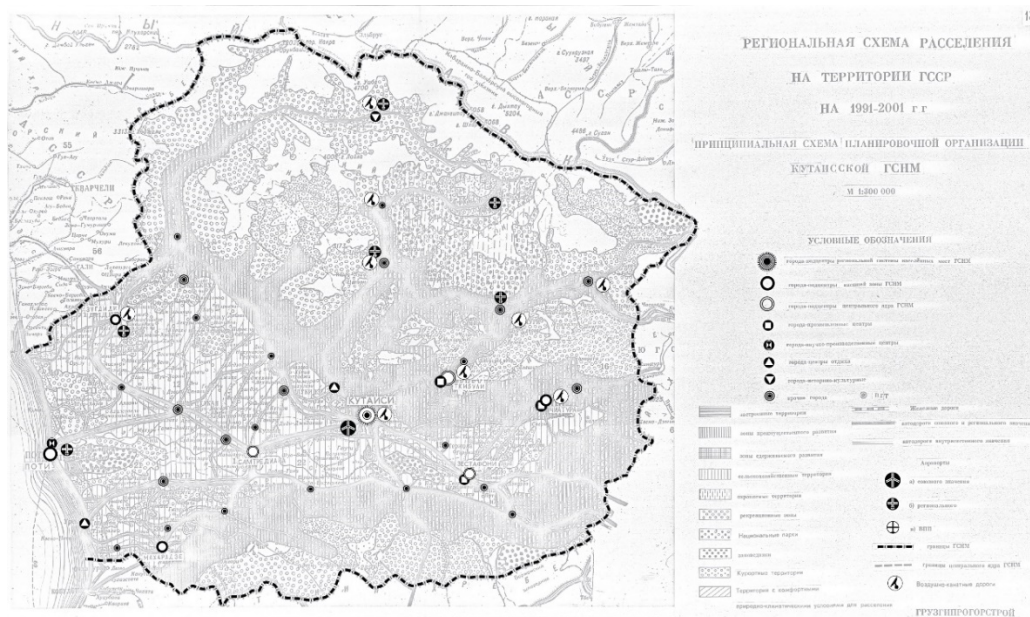
ფოტო 68 - განსახლების რეგიონალური სქემა. (გრს) ვარიანტი III – 1978 წ.

საქართველოს მოსახლეობის რაოდენობა 2001 წლისათვის განსაზღვრული იყო 6.573 ათასი კაცით. მათ შორის ქუთაისის განსახლების საშუალო სიმძლავრის ჯგუფურ სისტემაში მოიაზრებოდა 1.943 ათასი ადამიანი, საქართველოს მოსახლეობის 29%, ანუ 1 კვ.კილომეტრზე 113 კაცი. ასეთი პროგნოზის საფუძველს პროექტის შემქმნელებს ნამდვილად აძლევდა 1976 წლის პერიოდისათვის საქართველოს ეკონომიკაში და დემოგრაფიაში შექმნილი დამაიმედებელი სიტუაცია.

განსახლების რეგიონალური სისტემის მე-3 ვარიანტის მიხედვით ქუთაისის ეკისრებოდა განსახლების მსხვილი ჯგუფური სისტემის ცენტრის როლი.

(ფოტო 69)

ქუთაისი დასავლეთ საქართველოს მჭიდროდ დასახლებულ რაიონში მდებარეობს და ფაქტიურად მისი გეოგრაფიული ცენტრია. მის გარშემო განლაგებულ რაიონულ ცენტრებსა და სოფლებს შორის მეტად ინტენსიური ქანქარისებური მოძრაობაა. ქუთაისის ეკონომიკური და კულტურული გავლენის სფერო საკმაოდ ვრცელია. მისი გავლენის სფეროს განეკუთვნება: საგარეუბნო ზონა, მიზიდულობის არეალი, ეკონომიკური გავლენის სფერო.



ფოტო 69 - გრს - ქუთაისის, როგორც მსხვილი ჯგუფური სისტემის ცენტრის და ქალაქ-ქვეცენტრების გეგმარებითი ორგანიზაციის პრინციპიალური სქემა.

ქუთაისის **ჯგუფური სისტემის** არეალში შედიოდა 23 ადმინისტრაციული რაიონი. ამ **ჯგუფურ სისტემაში** ქუთაისის მოსახლეობის რაოდენობას 2001 წლისათვის ტეს-ის მიხედვით უნდა მიეღწია 700.0 ათასი კაცისათვის.

გრს-ში მოყვანილი პერსპექტიული მიზნები, რაც უნდა ყოფილიყო სრულად განხორციელებადი საბჭოთა კავშირის შემადგენლობაში, რამეთუ შედარებით კანონზომიერად ხდებოდა რესპუბლიკებს შორის იმ უზარმაზარი რესურსების გადანაწილება, რითაც ასე მდიდარი იყო რუსეთი, სრულიად მიუღწეველი აღმოჩნდა დღევანდელი გადასახედიდან. **საბჭოთა კავშირის ერთიან რეგიონალურ განსახლების სისტემაში, საბჭოთა პოლიტიკის მიერ, დამოუკიდებლობის მოთხოვნის საშიშროების განჭვრეტა,** რომელიც დაანგრევდა ამის მსურველ რესპუბლიკის ეკონომიკას, იყო ის ნაღმი, რომელიც ამოქმედდებოდა კავშირის რესპუბლიკებისთვის, თუ გაჩნდებოდა თვითეულის მხრიდან დამოუკიდებლობის მოთხოვნის სურვილი. **დამოუკიდებელმა საქართველომ ვერ შესძლო საკუთარი ეკონომიკის შენარჩუნება და განვითარება,** გარკვეულ დონეზე მაინც - ნაღმის დამანგრეველი ეფექტი იმდენად ძლიერი აღმოჩნდა, რომ საქართველომ დამოუკიდებლობის მეორე ათეული წლის შემდეგაც ვერ აღადგინა მრეწველობა.

1991 წელს დაწყებულმა საომარმა მოქმედებამ მოშალა ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური მდგომარეობა, რამაც უარყოფითი გავლენა მოახდინა ასევე ქუთაისის მოსახლეობის რიცხვოვნობაზე - **2002 წლის** პირველი ეროვნული საყოველთაო აღწერით ქუთაისში, რომლის ტერიტორია **67.7კვ კმ-ია,** ცხოვრობდა **185.965** კაცი.

როგორც 2004 წელს დამუშავებულ ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციაში: „ქ. ქუთაისის სივრცით-ტერიტორიული განვითარების სტრატეგიული ხედვა“, (ავტორი დ. მელქაძე) თუ სოციალურ-დემოგრაფიულ ნაწილს მივადევნებთ თვალს, ქუთაისში მოსახლეობის მაღალი რიცხვოვნობა დაფიქსირდა 1998 წელს - მოსახლეობამ მიაღწია

243.5 ათასს, ხოლო 2001 წელს -215.2 ათა კაცს, ანუ ტეს- ით სავარაუდო რაოდენობის მხოლოდ 1/2-ს და დაიწყო კლება.

1.11 - ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონა - (პროექტი) 1976 წ.

საგარეუბნო ზონა - გულისხმობს ქუთაისის ყველაზე უფრო მჭიდრო ყოველდღიურ საწარმო-ეკონომიურ კავშირებს. ეს არის ტერიტორიები, რომლებიც ქალაქს ეკვრის 15-20 კმ-ის რადიუსით.



ფოტო 70 - ქუთაისის რაიონი - სქემატიური რუკა - 1934 წ.

ამ ტერიტორიებთან ქუთაისს აქვს ყველაზე უფრო მჭიდრო ყოველდღიური საწარმოო - ეკონომიური და კულტურულ- რეკრეაციული ხასიათის კავშირები. ამ ზონაში შედის საკურორტო ქალაქი წყალტუბო და ოცამდე სასოფლო დასახლება, რომლებიც ადმინისტრაციულად ეკუთვნიან ტყიბულსა და წყალტუბოს საგარეუბნო დასახლებებს.

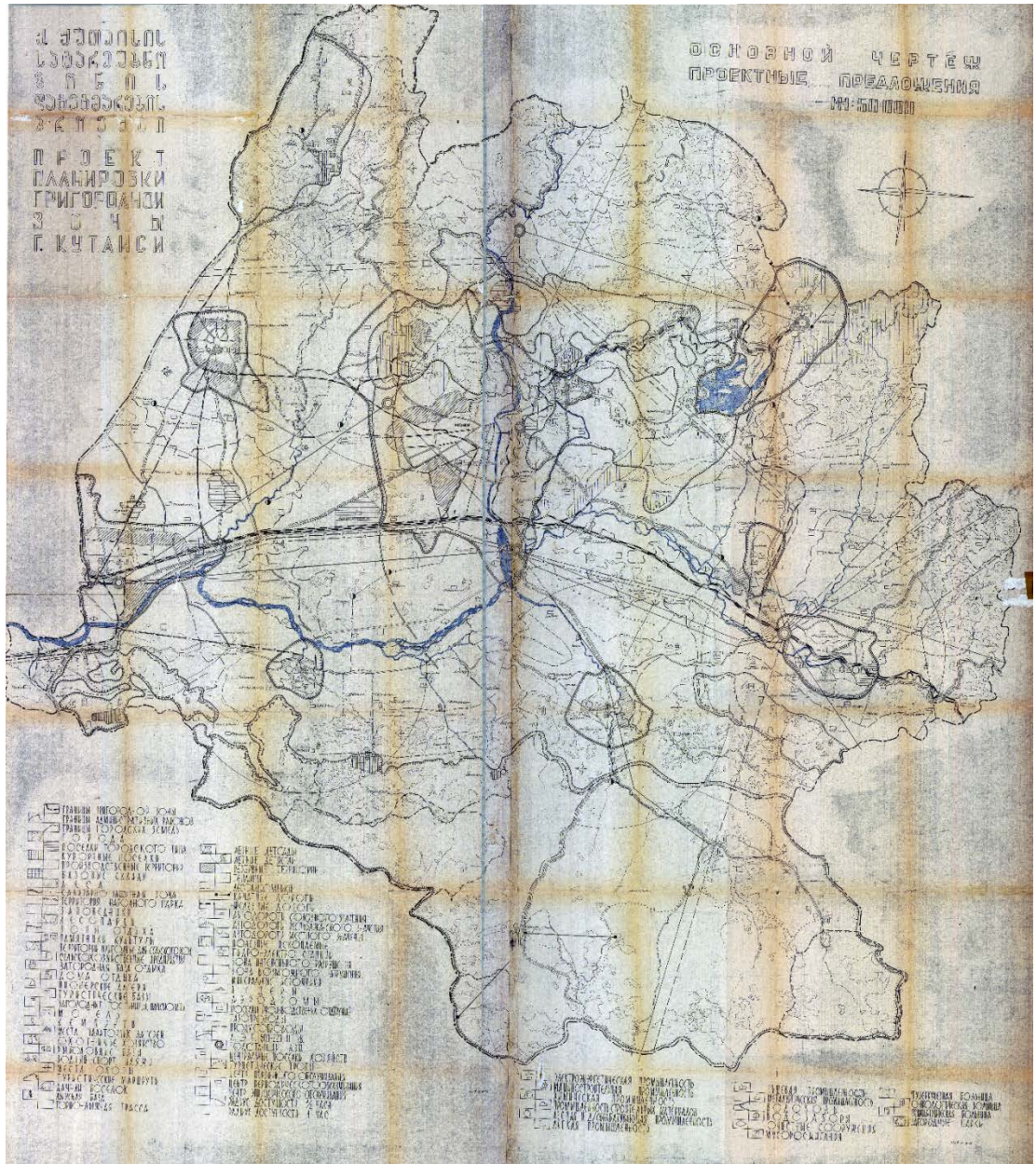
ქუთაისის საგარეუბნო ზონის ერთ-ერთ პირველ საინტერესო ცდას წარმოადგენს საბჭოთა პერიოდის ე.წ. „სქემატური რუკა - ქუთაისის რაიონი“, შესრულებული ქართულ ენაზე დათარიღებული 1934 წლით. (ფოტო 70)

რუკის პირობით აღნიშვნებში ვხედავთ ახალ ტერმინოლოგიას, როგორცაა: კოლმეურნეობა (პირობითი აღნიშვნით „ნამგალი და ურო“), სასოფლო საბჭოს ცენტრი, სასოფლო საბჭოს საზღვარი, სატრაქტორო სადგური და ა. შ. რუკაზე მოჩანს ფაბრიკა-ქარხნების და წარმოებების დაგროვება ქუთაისის ცენტრის სამხრეთით რკინიგზის და მდ. რიონის გასწვრივ. ნახაზზე ქუთაისის რაიონი მოიცავს საკმაოდ დიდ ტერიტორიას.

ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონის პირველი ოფიციალური პროექტის დამუშავება მიმდინარეობდა 1976 წელს „საქქალაქმშენსახპროექტში“, ქუთაისის მესამე გენგეგმის პარალელურად. პროექტის ავტორები არიან: არქ. შ. გიგოლაშვილი და ვ. აფციაური, ეკონომისტი ლ. პარფენოვა. [23]

ქუთაისის საგარეუბნო ზონის საზღვრები, სადაც შედის ქუთაისის დაცვის მწვანე ზონა, მასიური დასვენების ზონა, სასოფლო სამეურნეო ტერიტორიები, კომუნალური, სატრანსპორტო, სასაწყობო ტერიტორიები - ქუთაისის პერსპექტიული განვითარების საზღვრებს გარეთაა. ამის საფუძველზე ქუთაისის საგარეუბნო ზონაში ჩართულია ქუთაისის მიმდებარე ადმინისტრაციული რაიონები. (ფოტო 71)

საგარეუბნო ზონის საზღვრებში დადგენილია აგრეთვე მიმდებარე ადმინისტრაციული რაიონების საზღვრები: ზესტაფონი, სამტრედია, ვანი,



ფოტო 71 - ქუთაისის საგარეუბნო ზონის დაგეგმარების პროექტი 1976 წ. (ავტორები - შ. გიგლაშვილი, ვ. აფციაური, ეკონომისტი ლ. პარფენოვა)

ბაღდადი, ხონი, თერჯოლა და რესპუბლიკური დაქვემდებარების ქალაქები - ტყიბული და წყალტუბო მათდამი დაქვემდებარებული ტერიტორიებით. ზოგიერთი სოფელი უშუალოდ ეკვრის ქუთაისს და საქალაქო კვარტალები შერწყმულია მიმდებარე სოფლებთან (მესხეთი, ქვიტირი, ბანოჯა, მოწამეთა, გუმათი, გოდოგანი და სხვა.)

ქუთაისის საგარეუბნო ზონის ტერიტორია შეადგენს 420.3 ათას ჰექტარს. მოსახლეობის რაოდენობა პერსპექტივისათვის (2000 წლისთვის)

იანგარიშებოდა მთლიანობაში 913.9 ათასი კაცით. აქედან საქალაქო 676.0 ათასი, ხოლო სოფლის მოსახლეობა 237.3 ათასი.

მიზიდულობის არეალი ქუთაისისა მოიცავს უფრო ვრცელ ტერიტორიას. ეს არის 35-40 კმ-ის რადიუსში მდებარე ტერიტორიები, სადაც შედის ზემოთ ნახსენები საგარეუბნო ზონის ტერიტორიების გარდა მაიაკოვსკის, ვანის, სამტრედიის და ხონის რაიონები. ამ ზონის ტერიტორია დაახლოებით 3.8 ათასი კვ.კილომეტრია, ხოლო მოსახლეობის რაოდენობა 1990 წლის მონაცემებით უდრიდა 350.0 ათას კაცს.

ქუთაისი ასრულებს მნიშვნელოვან რაიონწარმომქმნელ როლს საქართველოს დასავლეთ - ცენტრალური ეკონომიკური რაიონისათვის, რომლის ცენტრალურ დასახლებასაც წარმოადგენს. მის ფარგლებში შედიან ქუთაისის საგარეუბნო ზონის და მიზიდულობის არეალთან ერთად, ისტორიულ - გეოგრაფიული პროვინციები: იმერეთი, რაჭა - ლეჩხუმი და ქვემო სვანეთი. ქუთაისს აგრეთვე აქვს თავისი ეკონომიკური გავლენის სფერო, მათ შორის აფხაზეთისა და აჭარის ავტონომიურ რესპუბლიკებსაც. ქუთაისის ეკონომიკური გავლენის სფერო, როგორც ადრე იყო ისტორიულად, კვლავ მოიცავს კავკასიონის მთის წინა რაიონებსა და კოლხეთის დაბლობის სივრცეში გაშლილ სასოფლო სამეურნეო რაიონებს. გარდა ამისა ქუთაისს ჰქონდა დამატებითი ფუნქციები, რომლითაც ის ემსახურებოდა საქართველოს ფარლებს გარეთ საქონლის და თავისი ნაწარმის გატანას და აგრეთვე შემოტანასაც.

მოსახლეობის დასაქმებულობა არის გადამწყვეტი იმისათვის, რომ განსახლების სისტემამ თავისი იერარქიის ყველა დონეზე იმუშაოს გამართულად და ადამიანებს მოუტანოს თავისი არსებობის გამართლების შეგრძნება.

განსახლების სისტემის პროექტის მნიშვნელობა და დანიშნულება მდგომარეობს იმაში, რომ ყოველ დასახლებულ ადგილს, დაწყებულს სულ მცირედან, მიენიჭოთ ფუნქცია, ვაჭრობის და მომსახურების დონით.

ამ თვალსაზრისით ქუთაისის ნამდვილად იყო, საქართველოს განსახლების სისტემის ერთ-ერთი ცენტრალური დასახლება, სადაც ადამიანს შეეძლო დაეკმაყოფილებინა თავისი მატერიალური და სულიერი მოთხოვნილებები.

[„ყოველი ქალაქი გვევლინება, როგორც ბუნებრივი ბირთვი ვრცელი ტერიტორიისა, რომელზეც ვრცელდება მისი გავლენა. რამდენადაც ვშორდებით ბირთვს, ეს გავლენა სუსტდება და შედის ამა თუ იმ ქალაქის გავლენის სფეროში, რომელიც კონკურენციას უწევს პირველს.“] ⁹ [24]

ქუთაისის ეკონომიკურ - გეოგრაფიული რაიონის რუკაზე ადვილი შესამჩნევია, თუ რამდენად ბუნებრივად დალაგებული დასახლებათა იერარქია. სამხრეთით და სამხრეთ-აღმოსავლეთით მიმავალი გზების სისტემა კოლხეთის დაბლობზე გადის და მათი დაკავშირება ერთმანეთთან სატრანზიტო გზით ადვილი შესაძლებელია მშვიდი რელიეფის გამო, ხოლო ურთიერთკავშირი ცაგერისკენ, რაჭისკენ და ტყიბულისკენ მიმავალი გზებისა, რომლებიც მთიანი ხეობების გავლით მიემართებიან, რთულდება გვირაბების სისტემის მშენებლობის გარეშე. [25] (ფოტო 72)



ფოტო 72 - მანძილები, დაშორებული 50 კმ რადიუსით ქუთაისს.

9. - Р. МЕРФИ. „АМЕРИКАИСКИЙ ГОРОД“ – Перевод с английского В. Ковалевского. Москва 1972 г.

[„განსახლების რეგიონალური სისტემის სქემაში პერსპექტიული მიზნები, საბჭოთა პერიოდის პროექტში მდგომარეობდა შემდეგში:

1. ადამიანის მდგომარეობის ყოველმხრივი განვითარებისათვის ქალაქგეგმარებითი წანამძღვრების შექმნა:

ა) დასაქმების ადგილების მიღწევადობის ნაირსახეობის ამაღლება (სპეციალიზირებული შრომითი საქმიანობის კავშირების სტიმულირება 0.5 -1.5 სთ-ში შესაძლო გადაადგილებით);

ბ) საგანმანათლებლო ცენტრების მიღწევადობის ნაირსახეობა 1.0-1.5 სთ-ში. (სოციალურ-საგანმანათლებლო კავშირები 1.0 -1.5 სთ-ში);

გ) მთავარ კულტურულ ცენტრებთან მიღწევადობის ამაღლება (სოციალურ-კულტურული კავშირები 1.0 – 1.5 სთ-ში მიღწევადობით);

დ) ძირითადი ყოველკვირეული დასვენების ზონების, დროში და სივრცეში მიღწევადობა (რეკრეაციული კავშირების განვითარება 0.5 – 1.5 სთ-ში);

ე) დასახლებათა შორის სოციალური კონტაქტების ხელშემწყობი პირობების შექმნა;

ვ) შრომითი რესურსების რაციონალური გამოყენების ხელშემწყობი პირობების შექმნა;

ზ) დემოგრაფიული სიტუაციის ხელშემწყობი პირობების შექმნა;

თ) არქიტექტურულ-ისტორიული კომპლექსების დაცვა;

ი) ბუნებრივ-ესთეტიკური პირობების გაუმჯობესება ქალაქების და მცირე დასახლებული ადგილებისა.

2. ტერიტორიალურ-საწარმოო კომპლექსების განვითარების ინტენსიფიკაციისათვის ქალაქშენებლობითი წანამძღვრების შექმნა;

3. ქალაქების და სხვა დასახლებული ადგილების განვითარება, გარემო ბუნებრივი პირობების შენარჩუნების გაუმჯობესებით;

4. საერთაშორისო და საკავშირო საკურორტო და ტურისტული სისტემის განვითარებისათვის ხელშემწყობი პირობების შექმნა;

5. დასახლებული ადგილების განვითარება უნდა მოხდეს სამოქალაქო თავდაცვისა და გარე კავშირების პირობების დაცვით.“¹⁰ (თარგმანი მ. ა.)

დღეისათვის ახალი განსახლების რეგიონალური განვითარების სქემის შემუშავებისათვის, პერსპექტიული მიზნები ფაქტიურად იგივე მიზნებს ემსახურება, განსხვავებაა, თუ როგორ მოხდება ამ პრობლემის უკეთესად მოგვარება, რათა თითოეულმა ადამიანმა იგრძნოს თავისთავზე სახელმწიფოს ზრუნვა და ცდა მათი პრობლემების მოგვარებისა.

რესპუბლიკის განსახლების სისტემაში, რაიონული დაგეგმარების პრინციპებიდან გამომდინარე, ქუთაისის კანონზომიერი როლი მსხვილი ჯგუფური სისტემის ცენტრისა, რომელსაც ის ასრულებდა ისტორიულად, ეჭვის ქვეშ დადგა 2011 წლის 4 დეკემბერს, როცა საქართველოს პრეზიდენტმა მ. სააკაშვილმა, გააჟღერა სურვილი, შავი ზღვის სანაპიროზე, ფოთიდან 8 კმ-ის დაშორებით, ანაკლიასა და ყულევს შორის, ახალი, ნახევარმილიონიანი ქალაქის, „ლაზიკას“ დაარსებისა. [26] [27] (ფოტო 73)



ფოტო 73 – „ლაზიკას“ ტერიტორია

10. Госстрой ГССР, п. и. ГРУЗГИПРОГОРСТРОЙ – „Региональная схема расселения ГССР“ Тбилиси 1979 г.



ფოტო 74 - ქალაქი „ლაზიკა“- 3D ესკიზი

მოგვიანებით ელექტრონულ ქსელებში გამოჩნდა გრაფიკული მასალა ახალი ქალაქის ხედებისა, ისინი „მასშტაბებით“ მართლაც შთამბეჭდავია. (ფოტო 74)

ამ ახალმა ამბავმა საზოგადოებაში აზრთა სხვადასხვაობა და მრავალი კითხვა წამოჭრა. ბუნებრივია ჩვენც გაგვიჩნდა კითხვები და შევეცადეთ გაგვეანალიზებინა ქ. ქუთაისისათვის სრულიად მოულოდნელად გაჩენილი მეტოქე ქალაქის - „ლაზიკას“ არსი და მისი ადგილი საქართველოს განსახლების სისტემაში. ოფიციალური დოკუმენტაცია ამ საკითხთან დაკავშირებით ჩვენ ვერ მოვიპოვეთ, ამიტომ გავეცანით ძირითადად შესაბამისი სპეციალისტი-ექსპერტების მიერ ამ თემაზე გამოთქმულ მოსაზრებებს პრესაში, მათთან გამართულ დისკუსიებში და ციტატების სახით წარმოვადგინეთ მათი დასკვნები:

1. [„გამოცხადებული ტერიტორია არის კოლხეთის ეროვნული პარკი, საერთაშორისო მნიშვნელობის დაცული ტერიტორია, ამ ადგილზე ევრაზიისა და აფრიკას შორის გადამფრენი ფრინველები დასასვენებლად სხდებიან. ის დაახლოებით 29.000 ჰა ხმელეთის ნაწილს და 14.000 ჰა ზღვის აკვატორიას მოიცავს. ეს არის გამყინვარების დროინდელი ეკოსისტემა, რომელიც მხოლოდ ორ ადგილას გვხვდება პლანეტაზე და განუზომლად

უფრო ძვირფასია, ვიდრე რომელიმე აეროპოტი ან თუნდაც დიდი ქალაქის მშენებლობა“¹¹, აცხადებს ა.ო. „არგომედის“ ხელმძღვანელი ი. აბსანძე, რომელიც დიდიხანია, გარემოს დაცვის საკითხებზე მუშაობს.

2. „ქალაქის აშენების მიზნით ანაკლიის ტერიტორიაზე ჭაობების დაშრობამ შეიძლება ძალიან სერიოზული პრობლემები შექმნას. პირველ რიგში, დიდი შანსია, აღნიშნულ ტერიტორიაზე ზღვა შემოვიდეს, რადგან კოლხეთის ჭაობები ნულოვან ნიშნულზე ქვემოთ მდებარეობს, ანუ ზღვის დონიდან უფრო დაბლა, ვიდრე თავად ზღვა. ამჟამად წყლის შემოსვლას ბუნებრივი ე.წ. დუნები აჩერებს, მაგრამ როგორც კი ქალაქის მშენებლობა დაიწყება და ჭაობები დაშრება, ეს დუნების მოშლის წინაპირობა გახდება, რაც იმ ტერიტორიაზე, წყლის შემოდინებას გამოიწვევს. მსგავსი ფაქტი ჩვენ უკვე გვაქვს ისტორიაში - ნახევარი ფოთი წყალქვეშ არის ჩამირული, იმიტომ რომ 60-70 -ის წლებში კოლხეთის დაბლობზე ჭაობების ნაწილობრივი დაშრობა განხორციელდა. ეკოსისტემა იმდენად მოწყვლადია, რომ არასწორმა ქმედებებმა შეიძლება, ზღვა ზუგდიდამდე შემოუშვას.“¹² - ექსპერტი ეკოლოგიის სფეროში. ნ. ჩხოვაძე. (ფოტო 75)



ფოტო 75- კოლხეთის ნაკრძალი

11. 12. - ცეცხლაძე ნ.-„ლაზიკა“ გაეროს კონვენციით დაცულ ტერიტორიაზე - netgazeti.ge/news/7422/ -2011.12.14

3. [„თუ საპორტო ქალაქის მშენებლობაზეა ლაპარაკი, ვფიქრობ, შეიძლება ამ ინიციატივის გამართლება უფრო მასშტაბური პორტი თუ გაკეთდება, რადგან სატრანზიტო ქვეყანა ვართ და ამ ინფრასტრუქტურის გამოყენება ეკონომიკური თვალსაზრისით ძალიან მნიშვნელოვანი იქნება, მაგრამ თუ უბრალოდ ტურისტული ინფრასტრუქტურის განვითარებაზეა ლაპარაკი, მე სახელმწიფოს მხრიდან ასეთ ინიციატივას არ გამართლებ, რადგან ჩვენ ამდენი ფული არ გვაქვს.“]¹³ - ექსპერტი ეკონომიკურ საკითხებში ზ. ჯაფარიძე.

4. [„წმინდა საინჟინრო-გეოლოგიური თვალსაზრისით და ჰიდროგეოლოგიური თვალსაზრისით, მშენებლობა შესაძლებელია, თუმცა დაჭაობებულ ტერიტორიებზე ამის განსახორციელებლად სპეციალური ღონისძიებების ჩატარებაა საჭირო, რომელიც უზარმაზარ თანხებთან არის დაკავშირებული“]¹⁴ - სტუ-ს პროფესორი, გეოლოგიის სპეციალობათა დოქტორი უ. ზვიადაძე.

ჩვენი მხრიდან გვინდა ვთქვათ, რომ მიუხედავად იმისა, რომ ფოთის პორტი უძველესი დროიდან კარიბჭედ მოიხსენიებოდა, განსახლების რეგიონალურ სქემის ჯგუფურ სისტემაში ფოთი ვერ მოხვდა. შესაძლოა მიმდებარე ტერიტორიების განსაკუთრებული ბიომრავალფეროვნების ხელშეუხებლობის გამო, რისთვისაც 1935 წელს ამ ადგილას ნაკრძალი დააარსეს, 1996 წელს კი, მას შემდეგ, რაც საქართველო გაეროს რამსარის კონვენციას შეუერთდა, კოლხეთის დაბლობი საერთაშორისო მნიშვნელობის დაცულ ტერიტორიად გამოცხადდა.

პორტის შესაქმნელად სანაპირო ამ ადგილას მართლაც ხელსაყრელია თავისი ნაპირის სიღრმის გამო, ამავე დროს საწარმოო პორტი, რომელიც მოიაზრება სავაჭრო ტვირთებისათვის, გამორიცხავს აქ ტურიზმს.

ყველა წარმოდგენილი მოსაზრებები, ეკონომიკური გათვლები, ახალი

13. 14. - ქვეანიშვილი ე. – „გვინდა თუ არა ლაზიკა“ – radiotavisufleba.ge 2011.12.09

ქალაქის მშენებლობის წინააღმდეგ ლაპარაკობს. ამას დაემატა ქვეყნის ახალი მთავრობის კატეგორიული, ჩვენი აზრით სამართლიანი განცხადება ამ პროექტის უარყოფის შესახებ, ყველაფერთან ერთად, მისი კატასტროფულად დიდი ბიუჯეტის გამო.

ჩვენ ვთვლით, რომ საქართველოს განსახლების სისტემაში სრულიად გაუგებარი ზედმეტი რგოლის გაჩენა კიდევ უფრო დაცლის მოსახლეობისაგან თავად ქუთაისს და მთელ დასავლეთ საქართველოს, რაც უარყოფითად იმოქმედებს ეკონომიკაზე. სხვა შემთხვევაში ტერიტორია შეივსება სხვა გენოფონდით, რაც ასევე საბიფათოა მცირემიწიანი საქართველოსათვის და უარყოფითად იმოქმედებს მის უკვე ჩამოყალიბებულ განსახლების სისტემაზე, სადაც „ლაზიკის“ ადგილი ამ ეტაპზე არ სჩანს.

განსახლების რეგიონალური სქემაში არ მოიაზრებოდა ასევე ქუთაისის საპარლამენტო ქალაქად ჩამოყალიბების პერსპექტივა. მიუხედავად ამისა ეს იდეა ძველი მოწვევის პარლამენტმა ახსნა სახელისუფლებო შტოების ე. წ. დეცენტრალიზაციის აუცილებლობით და ამას პოლიტიკური ნაბიჯი უწოდა. 2012 წლის საპარლამენტო არჩევნების შემდეგ, ახალი შემადგენლობა უკვე ახალი პარლამენტის შენობაში აგრძელებს მუშაობას. (ფოტო 79. 80)



ფოტო 76 - ქუთაისის პარლამენტის შენობა - მაკეტი



ფოტო 77 - ქუთაისის პარლამეტი და მიმდებარე ტერიტორია - 2012 წ.

ქუთაისი დღეისათვის კვლავ სტაგნაციის პერიოდშია, რამაც გამოიწვია მოსახლეობის კატასტროფულად კლება. დღეს შეიძლება ითქვას, რომ ვერც პარლამენტის ქუთაისში გადატანა და ვერც მარეგულირებელი კომისიის გადმოტანა მახლობლად, ვერ უშველის ქუთაისის ნეკროზულ პროცესებს, ეს პრობლემა მოითხოვს ღრმა ანალიზს და მის კომპლექსურ გადაწყვეტას, რადგან ასეთი მასშტაბების მშენებლობები დიდ გავლენას ახდენენ საქალაქო განსახლების პერსპექტიული ვექტორების განსაზღვრაზე. რაც შეეხება საერთო საქალაქო ცენტრის განვითარებას, ის ასევე ბევრადაა დამოკიდებული ბოლო პერიოდში წარმოებული ინფრასტრუქტურული მშენებლობების მასშტაბებზე.

1.12 - ქუთაისის საგარეო ტრანსპორტი - ქუთაისის როლი საქართველოს სატრანსპორტო სქემაში

ქვეყნის განსახლების სქემის სრულყოფილი ფუნქციონირებისათვის ტრანსპორტის ფაქტორს ენიჭება უდიდესი მნიშვნელობა. მიმოსვლისა და სატრანსპორტო საშუალებათა სრულყოფას, სატრანსპორტო ქსელის გონივრულ და გამართულ სქემას, დიდი და შეიძლება ითქვას, გადამწყვეტი როლი ეკისრება ქვეყნის ეკონომიკის, კულტურული ურთიერთობებისა და ყოველმხრივი განვითარებისათვის.

საქართველო ოდითგანვე სატრანზიტო ფუნქციას ასრულებდა და დღეს ეს ფუნქცია უკვე მისთვის წამყვანი გახდა. ამიტომ, ბუნებრივია, რომ ქვეყანაში გზების და მაგისტრალების რეაბილიტაცია და მშენებლობა, მიღებულ იქნა ნომერ პირველ პრიორიტეტად ქვეყნისათვის. ქალაქგანვითარების სისტემის

ჩამოყალიბება, საქალაქო ცხოვრების ზრდა თუ დაქვეითება მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული ქალაქის სატრანსპორტო სქემაზე.

თანამედროვე ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი სტრუქტურის აქილევსის ქუსლი არის ტრანსპორტი. ქუთაისის შიდა საქალაქო სატრანსპორტო ქსელის პრობლემები ჩვენს მიერ უკვე განხილულ იქნა, ამჯერად განვიხილავთ ქუთაისის საგარეო ტრანსპორტს.

ქუთაისში საგარეო სატრანსპორტო კავშირების უზრუნველყოფა დღეს ხდება სარკინიგზო, საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტით. სანაოსნო ტრანსპორტი, რომელიც უძველესი დროიდან წარმოადგენდა სავაჭრო მიმოსვლის ძირითად საშუალებას ქუთაისსა და შავ ზღვას შორის უკვე დიდიხანია დავიწყებას მიეცა, მაგრამ საინტერესოა ძველი რუკებით და ფრანგი კომერსანტის ჟაკ ფრანსუა გამბას 1821-1831 წლების ჩანაწერებით, ციტატების მეშვეობით გავიაროთ ეს გზა, რათა დავრწმუნდეთ, თუ რამდენად ადრე იქნა აღქმული სავაჭრო ტრანზიტული ფუნქცია ჩვენი ქვეყნისა.

[„რიონსკაიას ციხე-სიმაგრეს, საიდანაც გემები ფაზისზე აღმა სვლას იწყებენ... მდინარე მშვენიერ აუზს ქმნის, რომლის ნაპირებიც საუცხოო საშენი ხე-ტყითაა დაფარული.“ „ფაზისზე ნაოსნობას უშლის ხელს ის გარემოება, რომ ფოთს თურქები ფლობენ. ფაშა, რომელიც ფოთს განაგებს, გემებს მდინარეში შესვლის ნებას არ აძლევს.“... „ყოველივე ამის შედეგად ფაზისით წამოსული სამეგრელოსა და იმერეთის პროდუქციის გადმოტვირთვა დღეს რიონსკაიაში ხდება, საიდანაც იგი რედუტ-კალეში, (იგივე ყულევი) ხმელეთით გადააქვთ და შემდეგ შავი ზღვის სხვადასხვა ნავსადგურში იგზავნება. საბედნიეროდ, ეს მანძილი მხოლოდ თერთმეტ ვერსს (11,66 კმ) უდრის და გზაც სწორი და მოხერხებულია.“] ¹⁶ (ფოტო 78, 79) ძველი, ორსაუკუნოვანი რუკა საოცარი სიზუსტითაა შესრულებული.

16. მაგალობლიშვილი მ. - ჟაკ ფრანსუა გამბა „მოგზაურობა ამიერკავკასიაში“ - თარგმანი ფრანგულიდან 1987 წ. თავი VII



ფოტო 78- სანაოსნო კავშირი ქუთაისსა და ფოთს შორის. 1831-1834 წ.-შაკ ფრანსუა გამბა.



ფოტო 79 - სატელიტური ფოტო, სადაც მინიშნებულია ყულევი, რონის შესართავი და პალიასტომის ტბა 2013 წ. რა საოცარი სიზუსტით არის შესრულებული 1831-1834 წ-ის რუკა)

ქუთაისის სარკინიგზო ტრანსპორტის შესახებ. სარკინიგზო მშენებლობას საქართველოში 160 წლიანი ისტორია აქვს. პირველი რკინიგზა საქართველოში გაყვანილ იქნა ფოთსა და თბილისს შორის. 1871 წლის 14 აგვისტოს რკინიგზა ფოთიდან მხოლოდ ყვრილამდე გაიხსნა, ხოლო 1872 წლიდან დაიწყო რეგულარული მიმოსვლა თბილისამდე. 1883 წელს ფოთი-თბილისის ხაზს სამტრედიაში შეუერთდა ბათუმის ხაზიც. (ფოტო 80)

რკინიგზა იმ დროისათვის იყო კომუნიკაციის და გადაზიდვების მთავარი საშუალება და ქალაქებისათვის სარკინიგზო მშენებლობის გარეთ დარჩენა ნიშნავდა შემაფერხებელ ფაქტორს მის ზრდა-განვითარებაში. საკვირველია, მაგრამ საქართველოს მთავარი ქალაქებიდან მხოლოდ ქუთაისი დარჩა ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარი მაგისტრალის მიღმა, რამაც შემდგომში მის ზრდა - განვითარებაზე სერიოზული გავლენა მოახდინა.

პირვანდელი პროექტით ამიერკავკასიის ხაზი სწორედ ქუთაისში უნდა



ფოტო 80 - საქართველოს სსრ და მიმდებარე რაიონების სარანსპორტო ქსელი. შესრულებულია 1970 წელს საკავშირო სახმშენის დაქვემდებარებულ „ПРОМТРАНСИИПРОЕКТ“-ის მიერ.

გაეყვანათ. რკინიგზას უნდა გაევიდა ახალ სენაკში, ქუთაისში, ყვირილაში და გორში, რაც მიზანშეწონილი იყო ეკონომიკური თვალსაზრისით, მაგრამ მშენებლობის დროს გზის ეს პროექტი შეიცვალა და **რკინიგზის მთავარი ხაზი სამხრეთით ზკმ-ით დააცილეს ქუთაისს.**

ამან ბუნებრივია, თავიდანვე გამოიწვია შესაბამისი რეაქცია. როგორც ქალაქის იმ დროინდელი თავი ლ. ლოლუა თავის ერთ-ერთ მოხსენებით ბარათში წერდა: „ამიერკავკასიის რკინიგზის გაყვანის დროს, ამიერკავკასიის უძველესი და უმნიშვნელოვანესი ქალაქის, ქუთაისის ინტერესები კერძო ინტერესებს შეეწირა და ამ ისტორიულმა უსამართლობამ ქუთაისის ზრდას უდიდესი ზიანი მიაყენა.“ (გაზეთი „შრომა“- 1862 წელი, 21 ივლისი) გზა გაიყვანეს იმ მიმართლებით, რომ სარგებელი ენახათ თავად მირსკის და მილიონერ ანანოვს. გაიმართა ორი სადგური: - ანანოვისთვის აჯამეთის ტყის ახლოს, რომელსაც „ქუთაისი“ უწოდეს (შემდგომში მან მიიღო სახელი“რიონი“) და მეორე სადგური „აჯამეთი“ თავად მირსკისთვის. [28]



ფოტო 81 - სადგური „ქუთაისი“-1877 წ.

აჯამეთის ტყის ბაზაზე იქმნება ა. ს. ანანოვის სატყეო მეურნეობა, რომელიც ამარაგებდა არა მარტო ფოთი-თბილისის რკინიგზას, არამედ ამზადებდა ხე-ტყის მასალას ფართო ბაზრისათვის. ანანოვის მიერ ხე-ტყის გაძლიერებული ექსპლოატაცია დაიწო 1871 წლიდან.

ქუთაისიდან ამიერკავკასიის ხაზამდე ცალკე 8 კმ-იანი შტოს გაყვანა მოხერხდა მხოლოდ 1877 წელს. მთავარ ხაზთან შეერთების პუნქტს უწოდეს სადგური „რიონი“, ხოლო ქუთაისის ცენტრში შემავალს დაერქვა სადგური „ქუთაისი“. (ფოტო 81)

შემდგომში ქუთაისისთვის ერთ საზრუნავად იქცა, რომ დღის წესრიგში დამდგარი ტყიბულისაკენ გამავალი რკინიგზის ხაზი ქუთაისს არ ასცდენოდა, რადგან ტყიბულის ქვანახშირს დიდი ეკონომიკური მნიშვნელობა ჰქონდა ქვეყნისათვის და ტვირთბრუნვიდან გამომდინარე შედეგებს - ქუთაისისათვის.

1886 წელს რკინიგზა გაიყვანეს ქუთაისიდან ტყიბულამდე, ამან გამოიწვია ქალაქის ამ ნაწილში სამრეწველო საწარმოების განვითარება.

1935 წელს გაყვანილ იქნა რკინიგზის ხაზი ბროწეულადან ქუთაისზე გავლით კურორტ წყალტუბომდე (25კმ), ერთი წლის შემდეგ ამ გზაზე მდებარე სადგურ თერნალიდან გაიყვანეს 4 კმ-იანი შტო გუმბრინის თიხის საბადომდე. ამ ღონისძიებებმა ხელსაყრელ სატრანსპორტო პირობებში ჩააყენა ამ მიდამოებში ბევრი მსხვილი საწარმო და გამოიწვია მრეწველობის აღმავლობა. რკინიგზის ახალმა სადგურმა „ქუთაისი 2“-მა, ქუთაისს მომსახურება გაუწია სამხრეთ - დასავლეთ მიმართულებაზე. სადგური „ქუთაისს“, დაერქვა „ქუთაისი 1“.

დღეს მოქმედებაშია რკინიგზის ხაზები „რიონი > ქუთაისი 1> ტყიბული“ და „ბროწეულა > ქუთაისი 2 > წყალტუბო“ . ზემოთხსენებული განტოტების აშენებამ სრულად იტვირთა ქუთაისის ტვირთბრუნვის მომსახურება.

სარკინიგზო კავშირებს ფოთთან, ბათუმთან და ბაქოსთან, აგრეთვე შავი ზღვის პირას, აფხაზეთის გავლით რკინიგზის მოწყობას, მთელი საქართველოსათვის და რუსეთის მთელი იმპერიისათვის ჰქონდა უაღრესად მნიშვნელოვანი ფუნქცია ეკონომიკური და სამხედრო - სტრატეგიული თვალსაზრისით, რადგან სხვა სახის ტრანსპორტი არ არსებობდა, თუ არ ჩავთვლით საქარავნო, საეტლე - საურმე გზებს. რკინიგზის მშენებლობა საქართველოში ნიშნავდა მრეწველობის განვითარებას და ვაჭრობისა და შინაური ბაზრის თვალსაჩინო ზრდას.

დღევანდელი გადასახედიდან განვითარებული საავტომობილო გზების, ახალი ავტოსტრადების, საჰაერო ტრანსპორტის განვითარებამ სრულიად განსხვავებულად შეიძლება შეგვახედოს რკინიგზის ფუნქციას. სამანქანო - საჰაერო ტრანსპორტის, საავტომობილო სრულყოფილი ავტოსტრადების შექმნის გამო, შეიძლება დადგეს საკითხი რკინიგზის ტრასების რეკონსტრუქციისა, სარკინიგზო ქსელის სრულყოფისა. კერძოდ ქუთაისში რკინიგზის ხაზები, რომლებიც უკვე გაზრდილ ქალაქში ხელშემშლელ ფაქტორად შეიძლება ჩაითვალოს ცალკეული უბნების ერთმანეთთან დასაკავშირებლად, ალბათ გასაუქმებელია. [29]

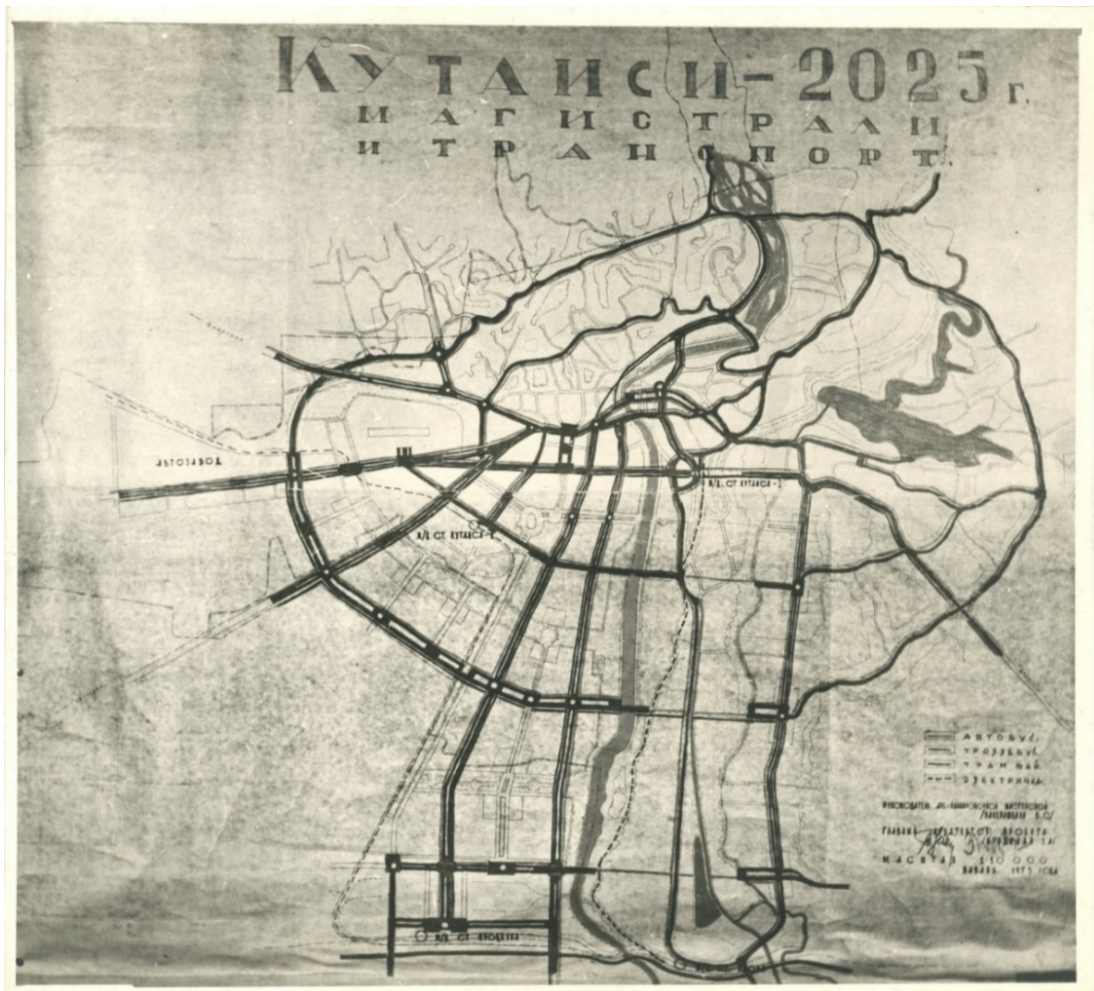
1991 წელს საქართველოში დაწყებულმა საომარმა მოქმედებებმა, ახალ ეკონომიკურ ფორმაციაზე გარდამავალმა პერიოდმა, მოშალა ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური მდგომარეობა, რამაც უარყოფითი გავლენა მოახდინა ქუთაისის მოსახლეობის რიცხოვნობაზე.

2002 წლის პირველი ეროვნული საყოველთაო აღწერით ქუთაისში, რომლის ტერიტორია 67.7 კვ კმ-ია, ცხოვრობდა 185.965 კაცი. დღეს ეს რიცხვი 196,8 - ია. (სტატისტიკის ცენტრი) შესაბამისად, სამომავლი ღონისძიებები, რომელიც ჩადებული იყო მესამე გენგეგმაში და გულისხმობდა, რომ საანგარიშო ვადის გასვლის შემდეგ, 2025 წლამდე ქალაქის სატრანსპორტო სქემის სრულყოფის მიზნით ჩადებულიყო რკინიგზის სქემის

რეკონსტრუქციაზე რიგი მოსაზრებებისა უკვე გადასახედა. (ფოტო 82) ეს მოსაზრებები მდგომარეობდა შემდეგში:

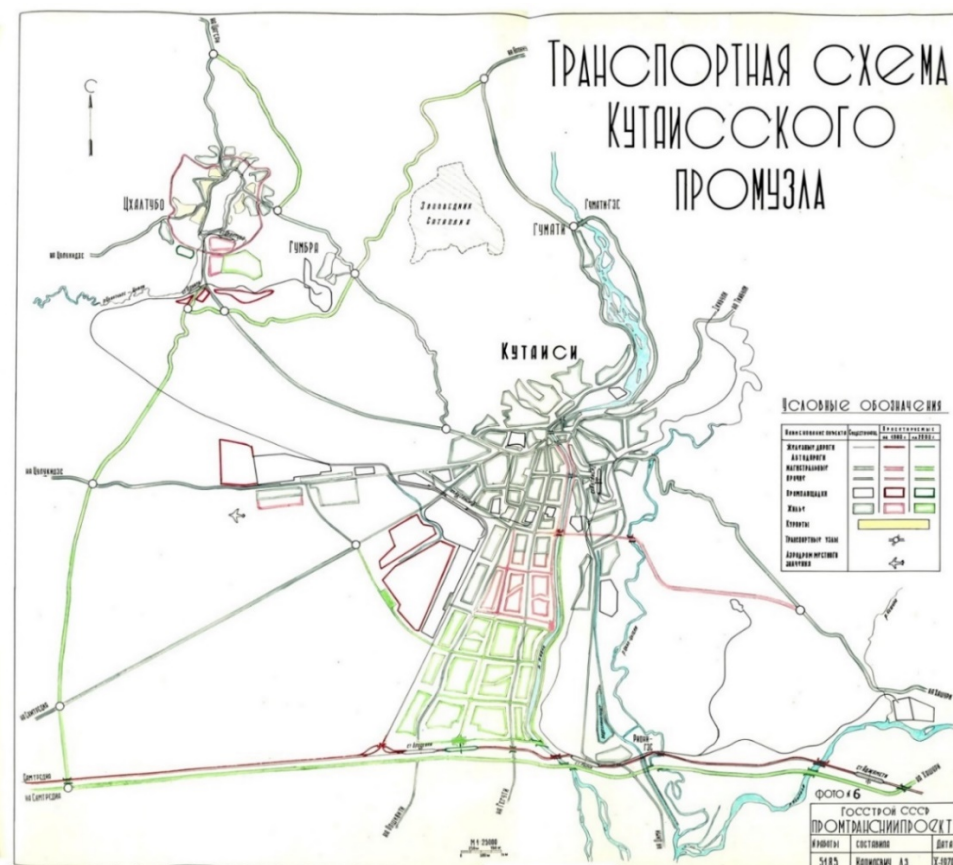
1. გაუქმდეს სადგური „ქუთაისი 1“ და რკინიგზის ტოტი „რიონი - ქუთაისი 1 - ტყიბული“ და გამოყენებული იქნეს ელექტრო ტრანსპორტის სამოდრაოდ, როგორც საქალაქო ტრანსპორტი;

2. მოხდეს ლიკვიდაცია რკინიგზის მონაკვეთისა „ბროწეულა - ქუთაისი 2“ და განშტოება „ქუთაისი 2 - გუმბრა“ - აქაც, გაუქმებულ მონაკვეთზე შეიძლება იმოდრაოს შიდა საქალაქო, სარელსო (ტრამვაი) ან ურელსო ტრანსპორტმა (ტროლეიბუსი, ავტობუსი).



ფოტო 82 - ქუთაისის III გენგეგმის საანგარიშო ვადის შემდგომი პერიოდის განვითარების კონცეფცია. პროექტის ავტორი ზ. ქურდიანი - 1975 წ.

ქუთაისის გენგეგმაში ზემოთ მოყვანილი მოსაზრებები შეიძლება განხილულიყო, თუ ეკონომიკის ზრდის ტემპები გაგრძელდებოდა და ქუთაისის მოსახლეობის რაოდენობა გადააჭარბებდა 2000 წ-სთვის 400.000 ათას მაცხოვრებელს. დღეისათვის ეკონომიკური სტაგნაციის პირობებში, როდესაც მოსახლეობის რიცხვი შემცირებულია, 2000 წლის შემდგომი პერიოდის ღონისძიებებიდან ჩვენი აზრით, შემდგომში შეიძლება მიზანშეწონილად ჩათვალოს მხოლოდ რკინიგზის სადგურ „ქუთაისი 1“-ის გაუქმება, ვინაიდან რკინიგზის სადგური „ქუთაისი 2“ სრულად მოემსახურება ქუთაისს, როგორც სატვირთო, ისე სამგზავრო მატარებლების მისაღებად. ხოლო ის, რომ ამიერკავკასიის ძირითადი სარკინიგზო მაგისტრალი ქუთაისის ცენტრიდან 8 კილომეტრითაა დაცილებული, დღევანდელი გადასახედიდან უნდა მივიჩნიოთ ქუთაისისათვის სასიკეთოდ, რადგან სატრანზიტო, მათ შორის სახიფათო ტვირთები ქუთაისის გვერდის ავლით იმოდრავებენ.



ფოტო 83 - სატრანსპორტო სქემა ქუთაისის საკვანძო მონაკვეთზე. 1970 წ.

ქუთაისის საავტომობილო ტრანსპორტი, განსხვავებით რკინიგზის ხაზისაგან, რომელიც ცენტრალურ სარკინიგზო ხაზს 8 კმ-ითაა დაცილებული, ქ. ქუთაისი სატრანზიტო ქალაქს წარმოადგენს დასავლეთიდან აღმოსავლეთისაკენ და პირიქით, რაც ძალიან ცუდ ეკოლოგიურ და ამავე დროს სახიფათო პირობებში აყენებს ქალაქს, განსაკუთრებით ზაფხულში.

ასაქცევი გზის მშენებლობის აუცილებლობა განსაზღვრული იყო უკვე 1970 წელს, როცა მიმდინარეობდა მოსამზადებელი სამუშაოები ქ. ქუთაისის მე-3 თაობის გენერალურ გეგმის (1976-2000 წ.) შესასრულებლად. ამ დროისათვის უკვე მზად იყო ქალაქგეგმარებითი საპროექტო დოკუმენტაციის უმნიშვნელოვანესი ნაწილი - „ტრანსპორტი“, რომელიც შესრულდა 1970 წელს, ქ. მოსკოვში, საკავშირო სახმშენის მთავარ სამმართველოს დაქვემდებარებულ სამეცნიერო საპროექტო ინსტიტუტში. [30] გათვლები შესრულებული იყო რკინიგზის, საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტისათვის. აქ გარკვევით მოსჩანს ასაქცევი გზის სქემა რკინიგზის გასწვრივ სამხრეთით მის პარალელურად. (ფოტო 83)

ზემოთხსენებული ნაშრომის შესავალში ვკითხულობთ, რომ გადაზიდვების საანგარიშო სიმძლავრეები და საპროექტო წინადადებები ყველა სახის ტრანსპორტის განვითარებისათვის ქ. ქუთაისში მოცემულია არსებული საიმედო ეკონომიკური ჰიპოტეზით, გათვლილით 1980 წლისათვის, აგრეთვე წარმოდგენილია მოსაზრებები ტრანსპორტის შემდგომი განვითარების 1981-2000 წლებისათვისაც. (ფოტო 84) სარეკომენდაციო წინადადებები ტრანსპორტის სამომავლო განვითარებისათვის, მათ შორის სარეკომენდაციო წინადადება ქუთაისის ასაქცევი სატრანსპორტო მაგისტრალის მონაკვეთის მშენებლობაზე დღეს უკვე განხორციელების პროცესშია.

2003 წლიდან ქვეყნის ძირითად პრიორიტეტად გამოცხადდა ტრანსპორტის, ენერგეტიკის და სოფლის ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია.

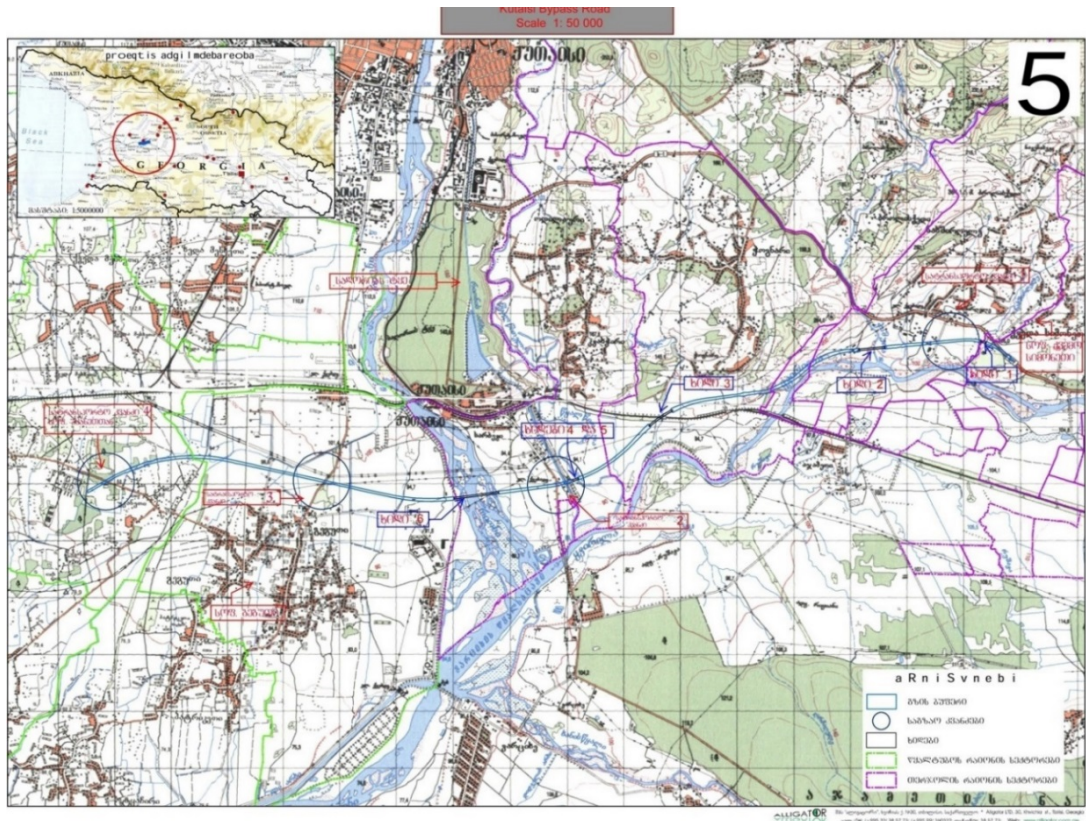


ფოტო 84 - ქუთაისის სამრეწველო რაიონის დაგეგმარების პროექტი -1970 წ.

მნიშვნელოვნად გაიზარდა ამ სფეროების დაფინანსება. აღინიშნა, რომ შემუშავებული უნდა იყოს აღმოსავლეთ - დასავლეთი სატრანსპორტო დერეფნის **E-60** -ის განვითარების აუცილებლობა ქვეყნის სატრანზიტო ფუნქციიდან გამომდინარე, რათა გაუმჯობესდეს მოძრაობის მოცულობა და შემცირდეს საცობების ალბათობა. [31]

მთავრობამ თხოვნით მიმართა საერთაშორისო დონორებს, როგორცაა საერთაშორისო განვითარების იაპონიის ბანკი (**სგიბ**) და მსოფლიო ბანკი. 2008 წელს, იენისში გამოქვეყნდა იაპონიის ბანკის ანგარიში - „საერთაშორისო განვითარების იაპონიის ბანკის მიერ ტრასის გაუმჯობესების პროექტის დაწყების პილოტური შესწავლა, საქართველო“, სადაც რეკომენდირებული იყო ზესტაფონი-ქუთაისი-სამტრედიის გზის მონაკვეთის განვითარების ოფიციალური დახმარებისათვის სესხი.

იაპონიის ბანკის მიერ შესწავლის შედეგად გაირკვა, რომ საქართველოში მგზავრების უმრავლესობა იყენებს სამანქანო გზებს და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა ზოგადად საკმაოდ განუვითარებელია.

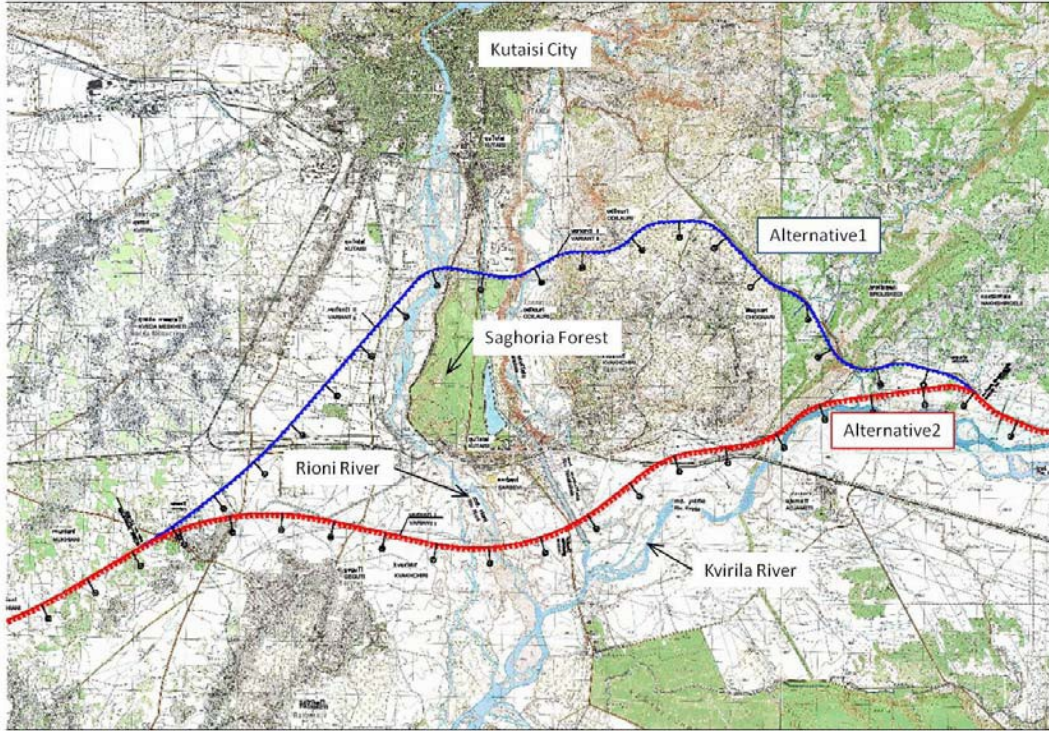


ფოტო 85 - ქუთაისის შემოვლითი გზის გენერალური გეგმა ტოპორუკაზე: დერეფანი, ხიდები, კვანძები. ოპტიმალური ვარიანტის სქემა.

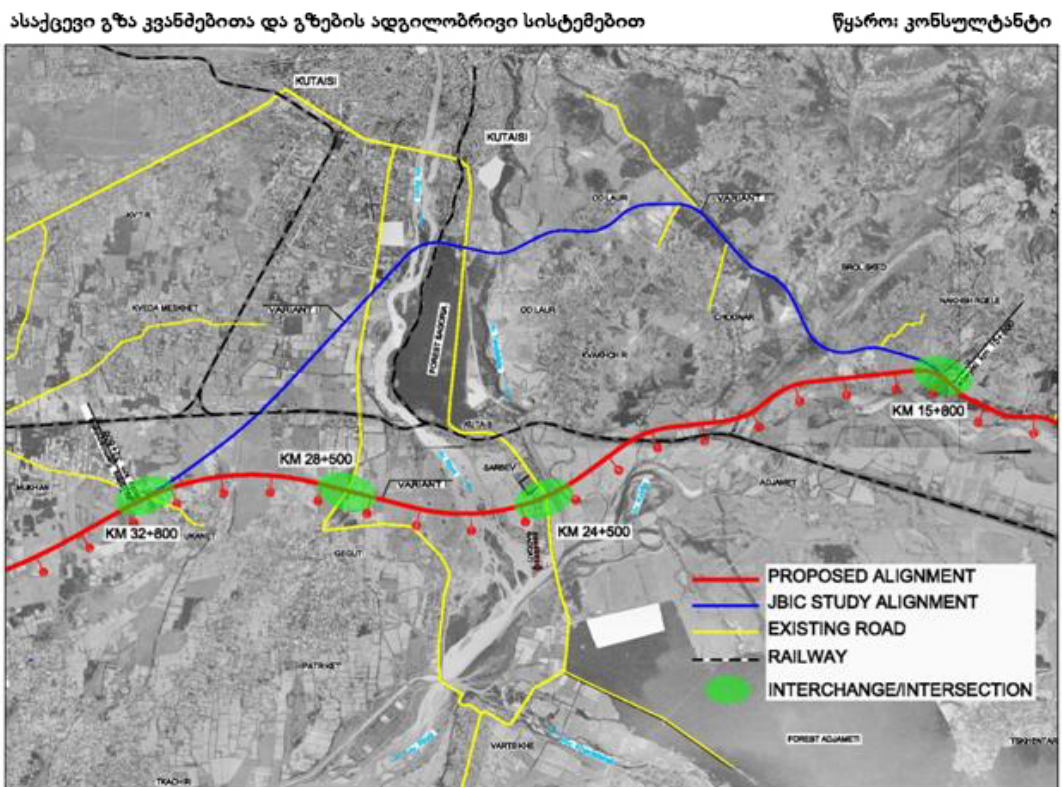
პრიორიტეტულ მონაკვეთად გამოცხადდა გზის ცენტრალური მონაკვეთი, რომელიც წარმოადგენს ქ. ქუთაისის ასაქცევს. (**ფოტო 85, 86, 87**) სამუშაო მონაკვეთები ასე ხასიათდება:

1. ზესტაფონი-ქუთაისის ასაქცევი გზა 22კმ, - არსებული გზის მოდერნიზაცია (მიუყვება არსებულ გზას);
2. ქუთაისის ახალი ასაქცევი 17კმ - ახალი ერთეული -პრიორიტეტული (სრულიად ახალი მარშრუტი მიუყვება რკინიგზას სამხრეთით);
3. ქუთაისის ახალი ასაქცევი სამტრედიამდე 20 კმ - ახალი ერთეული, სამხრეთის მარშრუტი, დააკავშირებს ქუთაისის ასაქცევს სამტრედიასთან.

2008 წ. ჩატარებული ტრანსპორტის მოძრაობის კვლევა ცხადყოფს, რომ ქუთაისში მოძრაობის 52-64% წარმოადგენს სატრანზიტო მოძრაობას.



ფოტო 86- ქუთაისის ასაქცევი გზა და ალტერნატიული ვარიანტი



ფოტო 87- ქუთაისის ასაქცევი გზა კვანძებით და ადგილობრივი სისტემებით

ქუთაისის შემოვლითი გზის გარემოზე ზემოქმედების შეფასებებში, E-60 ავტომაგისტრალის ზესტაფონი- ქუთაისი- სამტრედიის მონაკვეთში, რომელიც შესრულდა 2011 წლის აპრილში, ვკითხულობთ:

[ამ პროექტის წყალობით საბოლოოდ შესაძლებელი იქნება ქუთაისისთვის გვერდის სრულად ავლა აღმოსავლეთ-დასავლეთის მიმართულებით. ასაქცევი შეესაბამება ტრანს-ევროპული ტრასის სტანდარტებს. იგი მოიცავს სავალ ნაწილებს, რომლებიც გამოყოფილია ცენტრალური სარეზერვო ზოლით და აღჭურვილი იქნება სხვადასხვა დონეზე მდებარე კვანძებით. გზა იქნება ოთხზოლიანი, თუმცა თავდაპირველად აშენდება, როგორც ორხაზიანი. ტრასაზე იქნება ოთხი სატრანსპორტო კვანძი და ექვსი დიდი ხიდი: მდ. ნახშირღელეზე, მდ.ჭიშურაზე, რკინიგზასა და მდ. ეკლარზე, მდ. წყალწითელაზე, რიონის არხზე, მდ. რიონზე.“

„ასაქცევი გზის სხვადასხვა ვარიანტი დეტალურად იქნა შესწავლილი. ძირითად გარემოს დაცვით რეკეპტორებზე გავლენა ან თავიდან იქნა აცილებული, ან მინიმუმამდე დაყვანილი. პროექტის შედეგად არ დაიკარგება საცხოვრებელი ან საზოგადოებრივი შენობები. მომზადდა განსახლების სამოქმედო გეგმა, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს ხეებისა და სხვა სარგებლობის დანაკარგის კომპენსაცია. ველურ ბუნებაზე მოსალოდნელია მხოლოდ ძალზე შეზღუდული ზემოქმედებები. პროექტის ზემოქმედების ქვეშ არ მოექცევა ისტორიული ან არქეოლოგიური მნიშვნელობის ტერიტორიები“¹⁴

საჰაერო ტრანსპორტი დღეს ყველაზე სწრაფ და უსაფრთხო მომსახურებასთან ასოცირდება. საჰაერო ტრანსპორტირების ინდუსტრია ძალიან მნიშვნელოვანია თითოეული ქვეყნის ეკონომიკისა და უსაფრთხოებისათვის, ამიტომ მთავრობებს საკმაოდ დიდი დაინტერესება გააჩნიათ ამ მიმართულებით.

14 „ქუთაისის შემოვლითი გზა. გარემოზე ზემოქმედების შეფასება. E-60 ავტომაგისტრალის ზესტაფონი -ქუთაისი-სამტრედიის მონაკვეთის ნაწილი- აპრილი 2011“

ქუთაისის ტერიტორიაზე მდებარეობდა ორი აეროდრომი; ქუთაისი-1 (კოპიტნარი) და ქუთაისი 2 - ავტოქარხნის ტერიტორიაზე, რომელიც ქალაქის ცენტრიდან 7კმ-ით არის დაშორებული. ის ადგილობრივი დანიშნულების იყო, დღეს უმოქმედოა.



ფოტო 88 - ქუთაისის აეროპორტის სიტუაციური სქემა

ახალი აეროპორტი მდებარეობს ქუთაისის სამხრეთ-დასავლეთით 16 კმ- ის მანძილზე. (ფოტო 88) თავდაპირველად საქართველოს მთავრობა ძველ კოპიტნარის აეროპორტის გასხვისებას გეგმავდა, თუმცა საბოლოოდ მისი გასხვისება გადაიფიქრა და 2011 წლის ნოემბერს გამოცხადდა ახალი საერთაშორისო აეროპორტის მშენებლობა, ამისათვის გამოიყო 60,0 მილიონი აშშ დოლარი და მშენებლობა დასრულდა 2012 წლის სექტემბერში.

ქუთაისის ახალი აეროპორტი დავით აღმაშენებლის სახელობისაა და სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოა, იგი მოიცავს 35.5 ჰა მიწის ნაკვეთს და 2300 კვმ შენობის ფართს. ასაფრენი ზოლის სიგრძე 2,6 კმ-ია. აეროპორტის ამჟამინდელი გადაზიდვის ტევადობა საათში 200 მგზავრს შეადგენს. აეროპორტი შეფერხების გარეშე 24 საათის განმავლობაში ფუნქციონირებს. ქუთაისის აეროპორტი არის მეორე კატეგორიის, ის მასპინძლობს საერთაშორისო ფრენებს. სამეთვალყურეო კომპიუტრის სიმაღლე 58 მ-ია. აეროპორტის ტერმინალს სამი ასაფრენ-დასაფრენი ბილიკი ექნება. აეროპორტში არის ასევე საგამოფენი სივრცე-გალერეა, სადაც თანამედროვე ხელოვნების ნიმუშები გამოიფინება. აეროპორტი როგორც შიდა, ასევე

საერთაშორისო რეისებს ემსახურება. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი დააპროექტეს UNStudio-ს არქიტექტორებმა, ხოლო მშენებლობას რამდენიმე კომპანია უზრუნველყოფდა. [32]



ფოტო 89- ქუთაისის ახალი აეროპორტი.

1.14 - დასკვნები

- ქუთაისის 1938, 1947, 1956 წლების ქუთაისის გეგმებმა დაადგინეს ქალაქის განვითარების ვექტორები და ქუთაისის ფუნქციონალური ზონირება, რის მიხედვითაც ჩამოყალიბდა ორი სამრეწველო ზონა: დასავლეთის, სადაც განთავსებულია საავტომობილო ქარხანა და რკინიგზის სადგური - „ქუთაისი 2“ და სამხრეთის, სადაც აშენდა რიგი წარმოებებისა, დანარჩენი ნაწილი დატოვებული იყო საცხოვრებელი და სხვა საქალაქო მშენებლობისათვის.
- მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ზრდის გამო საპროექტო რაოდენობასთან მიმართებაში, 1972 წელს დამუშავდა ტექნიკურ ეკონომიკური საფუძვლები (ტეს-ი), რომლის მიხედვით უპირატესობა მიენიჭა შედარებით ეკონომიურ „მერიდიანულ“ მიმართულებას, ანუ განვითარებას 2000 წლამდე სამხრეთით ამიერკავკასიის რკინიგზის მაგისტრალურ ხაზამდე, ხოლო დასავლეთით საქალაქო აეროდრომამდე.

ქალაქის განაშენიანების კომპოზიცია იქნება აშკარად გამოხატულ სხივურ სისტემას სამხრეთ და დასავლეთის მიმართულებით.

- პროექტი აგრეთვე მოიცავდა 2000 წლის შემდგომ პერიოდში ქალაქის განვითარების ტენდენციებსაც 2025 წლამდე.
- მრეწველობა და მრეწველობის განვითარების პერსპექტივები იყო ის ძირითადი ქალაქწარმომქმნელი ფაქტორი, რომელიც საფუძვლად დაედო 1976 წლის ქუთაისის III გენერალურ გეგმას. სიტუაციის გაუმჯობესების მიზნით ძირითადად იქმნება სამი სამრეწველო ზონა: - ორი არსებულის ბაზაზე და მესამე, სრულიად ახალი ზონა ქალაქიდან სამხრეთით.
- განუზომლად იზრდება საქართველოს განსახლების ახალი გენერალური სქემის შემუშავების აუცილებლობა, საქართველოს განსახლების სისტემაში სრულიად გაუგებარია ზედმეტი რგოლის გაჩენა, ე.წ. ქ. „ლაზიკის“ მშენებლობა. ეს მოვლენა კიდევ უფრო დაცლის მოსახლეობისაგან თავად ქუთაისს და მთელ დასავლეთ საქართველოს, უარყოფითად იმოქმედებს ეკონომიკაზე.
- სატრანზიტო საავტომობილო გადაზიდვების ძირითადი ნაკადები დღეს გადის ქუთაისის ცენტრის გავლით. ასაქცევი გზის მშენებლობის დასრულებით საგრძნობლად გაუმჯობესდება შიგა სატრანსპორტო სქემაც.
- დღეისათვის ქუთაისი კვლავ სტაგნაციის პერიოდშია. ვერც პარლამენტის ქუთაისში გადატანა და ვერც მარეგულირებელი კომისიის გადმოტანა მახლობლად, ვერ უშველის ქუთაისის ნეკროზულ პროცესებს, ეს პრობლემა მოითხოვს ღრმა ანალიზს და მის კომპლექსურ გადაწყვეტას.
- 2002 წლის პირველი ეროვნული საყოველთაო აღწერით ქუთაისში, რომლის ტერიტორია 67.7 კვ კმ-ია, ცხოვრობდა 185.965 კაცი. დღეს ეს რიცხვი 196,800-ია, ამიტომ 2025 წლამდე ქალაქის სატრანსპორტო სქემის სრულყოფის მიზნით ჩადებული რკინიგზის სქემის რეკონსტრუქციაზე რიგი მოსაზრებებისა უკვე გადასახედია.

თავი II - ქალაქგეგმარებითი პრაქტიკის და დღევანდელი ქალაქმშენებლობითი საკანონმდებლო ბაზის ურთიერთ მიმართება მიმდინარე პროცესების ასახვით ქ. ქუთაისის მაგალითზე

2.1 საკანონმდებლო ბაზის ვაკუუმი ქვეყნის ქალაქმშენებლობაში.

ქალაქმშენებლობითი მეცნიერება ნაბიჯ-ნაბიჯ, მაგრამ წარმატებულად ვითარდებოდა საქართველოში. შესრულებული იყო გენერალური გეგმები მრავალი ქალაქის, დაბისა და სოფლისათვის, მუშაობდა პროფესიონალ სპეციალისტთა კადრების რამდენიმე თაობა. ეს პროექტები სრულდებოდა ძირითადად ორ დიდ საპროექტო ინსტიტუტში: “თბილქალაქპროექტში“ და „საქქალაქმშენსახპროექტში“, მეცნიერული კვლევები ამ მიმართულებით წარმოებდა „ზონალურ სამეცნიერო-კვლევით საპროექტო ინსტიტუტში“ (ЗНИИЕП). სამწუხაროდ, 1991 წლის შემდგომ ეს პროცესი შეჩერდა.

1985 წელს, ქ. თბილისის გენერალური გეგმის რეალიზაციის პრობლემური საკითხების განხილვის შემდეგ გაჩნდა „ქალაქმშენებლობის ცენტრალური სამეცნიერო-კვლევითი საპროექტო ინსტიტუტის“ (ЦНИИП) ფილიალის ჩამოყალიბების აუცილებლობის იდეა. საერთო შეთანხმება ამ საკითხზე მიღებულ იქნა საკავშირო სახმშენის და საქართველოს სახმშენის შეკრებაზე ერთობლივი შეთანხმებით. ეს იყო საქართველოსათვის მომგებიანი გადაწყვეტილება. საკუთარი სამეცნიერო-კვლევითი ინსტიტუტის ჩამოყალიბება ქალაქმშენებლობის სფეროში შექმნიდა ინსტიტუციურ ბირთვს მომავალში ეროვნული ქალაქგეგმარებითი სკოლის შენარჩუნებასა და განვითარებისათვის, იმუშავებდა ნორმატიული აქტებისა და საკანონმდებლო ბაზის დახვეწაზე, ახალი კადრების მობილიზებაზე, ქვეყნის მასშტაბით მოამზადებდა საფუძველს ქალაქებისა და სოფლების ახალი თაობის გენერალური გეგმებით დაფარვისათვის, წესრიგისათვის სამშენებლო საქმიანობაში.

ყველაფერი დამთავრდა იმით, რომ 1991 წელს, საქართველოს სახმშენი იძულებული გახდა ზოგი ჩინოვნიკის მიერ უსაფუძვლო, ლამის ანტისახელმწიფოებრივ ქმედებად შეფასების გამო, გაეუქმებინა 1985 წლის ბრძანებულება. ეს იყო ნაჩქარევი გადაწყვეტილება, რაც გახდა საფუძველი ქალაქმშენებლობის სფეროში საკანონმდებლო სრულყოფილი ბაზის ვაკუუმის გაჩენისა, მომავალში მრავალი გაუგებრობებისა და არასწორი ნაბიჯებისა სამშენებლო პოლიტიკაში, ქვეყნის დამოუკიდებლობის პირობებში. [33]

საკანონმდებლო პრობლემების წინაშე აღმოჩნდა ქალაქი ქუთაისიც, რომლის გენერალურ გეგმას მოქმედების ვადა 2000 წელს გაუვიდა. საქართველოს ეკონომიკის სამინისტრომ ექვს ქალაქზე, მათ შორის ქუთაისზეც, გამოაცხადა ტენდერი ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის შექმნაზე.

ქ. ქუთაისის დოკუმენტაციაზე მუშაობის უფლება მოიპოვა სამშენებლო-საპროექტო კომპანიამ „ხურო“, დავით მელქაძის ხელმძღვანელობით. „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციაზე“ მუშაობა დასრულდა 2004 წელს. [34] ტენდერის ტექნიკური დავალების მიხედვით ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციაში უნდა შესულიყო:

- ქალაქის სივრცით-ტერიტორიული განვითარების სტრატეგიული ხედვის შემუშავება;
- ქალაქის მიწათსარგებლობის დაგეგმვის დოკუმენტაციის მომზადება. (უფლებრივი ზონირება და ზონირების რუკების შემუშავება) ;
- ქალაქის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესის პროექტის დამუშავება და მისი დამტკიცების ხელშეწყობა.

ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის დამუშავებაზე მუშაობდა საავტორო ჯგუფი: დ. მელქაძე, თ. ბერიძე, გ. ჩოგოვაძე, თ. მაქანდარაშვილი, მ. მელქაძე, კონსულტანტები: ლ. ვარდოსანიძე და დ. სვანიძე.

შესრულებული შრომა იძლევა პროფესიონალურად სრულყოფილ კვლევას ქუთაისის არსებული მდგომარეობის გარშემო, მოტანილია ძალიან საჭირო დასკვნები და რეკომენდაციები, ჩატარებულია სოციალური გამოკითხვები სპეციალურად შედგენილი ანკეტებით, დოკუმენტაციას ახლავს გრაფიკული მასალის ელექტრონული ვერსია, რაც ძალზე მისასალმებელი და წინგადადგმული ნაბიჯია, მაგრამ ეს ნაშრომი არაა ქალაქის გრძელვადიანი სამოქმედო გეგმა - გენერალური გეგმა, რამეთუ არ იძლევა პერსპექტივში პრობლემების გადაწყვეტის პროგრამას.

ნაშრომის შეფასების დროს გვინდა ვიხელმძღვანელოთ დასკვნებსა და რეკომენდაციებში პროექტის ხელმძღვანელის, დავით მელქაძის გამოთქმული მოსაზრებით: „ჩვენ ქუთაისის განვითარების ახალ პერსპექტიულ გენერალურ გეგმაზე არ გვიმუშავია, ამას არც დავალება ითვალისწინებდა“.

სავარაუდოდ ამას ჰქონდა მიზეზი, ეს მოხდა იმის გამო, რომ დოკუმენტაციაზე მუშაობის პერიოდი დაემთხვა ქალაქმშენებლობის სფეროში წარმოშობილ ნორმატიული და საკანონმდებლო ბაზის სრულ ვაკუუმს ქვეყანაში. ამიტომ სანამ შევუდგებოდა ამ ნაშრომის განხილვას, გვინდა გავაანალიზოთ ამ პერიოდისათვის საქართველოში მოქმედი ქალაქმშენებლობითი საკანონმდებლო ბაზა.

საქართველოს კანონი “სივრცითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“, საქართველოს პრეზიდენტის მიერ იქნა მიღებული და დამტკიცებული 2005 წლის 2 ივნისს № 1596 – I ს. [35]

ამ კანონის V თავში - „გარდამავალი და დასკვნითი დებულებანი“, მუხლი 36, ნათქვამია:

1. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრომ ამ კანონის ამოქმედებიდან 5 თვის ვადაში შეიმუშაოს და დაამტკიცოს „დასახლებათა

ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“.

2. თვითმმართველობის (მმართველობის) ორგანოებმა ამ კანონს შეუსაბამონ „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების რეგულირების წესები.“

Codex.net (2005) 1/39

(სსმ 14.07.2008 N 99 მუხ. 1097)

რეგისტრირებულია
საქართველოს იუსტიციის
სამინისტროში
სარეგისტრაციო კოდი
330.090.020.22.024. 012.012

**საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის
ბრძანება N 1-1/1254
2008 წლის 8 ივლისი ქ. თბილისი**

**დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების
რეგულირების ძირითადი დებულებების დამტკიცების
თაობაზე**

საქართველოს კანონის "სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ" 36-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად ვბრძანებ:

1. დამტკიცდეს თანდართული "დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები".

2. ამ ბრძანების ამოქმედებისთანავე ძალადაკარგულად ჩაითვალოს "ბუნებრივი განათებულობა და ინსოლაცია, სამშენებლო ნორმებისა და წესების" დამტკიცების შესახებ" საქართველოს ურბანიზაციისა და მშენებლობის მინისტრის 2001 წლის 21 სექტემბრის N59 ბრძანება (სსმ III, 2001წ. N104, მუხ.758). და "ნაკვეთების საზღვარზე, საზღვართან საცხოვრებელი სახლების, დამხმარე და სხვა ნაგებობების მშენებლობის წესის დამტკიცების შესახებ" საქართველოს ურბანიზაციისა და მშენებლობის მინისტრის 2001 წლის 18 სექტემბრის N57 ბრძანება (სსმ III, 2001 წ. N100, მუხ.724)

3. ეს ბრძანება ამოქმედდეს 2008 წლის 10 სექტემბრიდან.

ე. შარაშიძე

ფოტო 90 - საქ. ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ბრძანება № 1-1/1254, 8. 07. 08 წ.

საქართველოს ეკონომიკის სამინისტრომ 5 თვის მაგივრად 3 წელი მოანდომა ბრძანების შესრულებას და 2008 წლის 8 ივლისის ბრძანებით № 1-1/1254, დაამტკიცა „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“. (ფოტო 90) [36]

თვითმმართველი ქ. ქუთაისის საკრებულომ 2008 წლის 4 აპრილის დადგენილებით № 153, დაამტკიცა „ ქალაქ ქუთაისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების წესები“, (ფოტო 91) ანუ სამი თვით ადრე, ვიდრე დამტკიცდებოდა ზემოთ ხსენებული ბრძანებულება. [37]

2	ენციკლოპედია „ქუთაისი“	24 აპრილი, 2008 წ.
---	-------------------------------	--------------------

**თვითმმართველი ქალაქ ქუთაისის
საკრებულოს დადგენილება №153**

4 აპრილი, 2008 წ.

**ქალაქ ქუთაისის გერიგორიების გამოყენებისა და
განაშენიანების წესების დამტკიცების
შ ე ს ა ხ ე ბ**

„ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების საქმიანობის ზედამხედველობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-8 მუხლის მე-5 პუნქტის შესაბამისად სახელმწიფო რწმუნებული-გუბერნატორის N01-40/642 03.12.2007 წლის წერილობითი შენიშვნის გათვალისწინებით, „ადგილობრივი თვითმმართველობის შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის 22-ე მუხლის 1 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის, ამავე კანონის 44-ე მუხლის, „სიერციითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ საქართველოს კანონისა და საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 61-ე მუხლის საფუძველზე, ქალაქ ქუთაისის საკრებულო **ა დ გ ე ნ ს :**

მუხლი 1.
ძალდაკარგულად გამოცხადდეს „ქალაქ ქუთაისის გერიგორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესების დამტკიცების შესახებ“ ქალაქ ქუთაისის საკრებულოს 2004 წლის 28 ივლისის N68 გადაწყვეტილების ძალდაკარგულად ცნობისა და ქალაქ ქუთაისის გერიგორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესების დამტკიცების შესახებ“ თვითმმართველი ქალაქის - ქუთაისის 2007 წლის 9 ნოემბრის N110 დადგენილება.

მუხლი 2.
დამტკიცდეს ქალაქ ქუთაისის გერიგორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესები დანართი N1, N2 და N3-ის, ხოლო, ქალაქ ქუთაისის ზონირების დამოუკიდებელი საეკონომიკური რუკა-დანართი N4-ის შესაბამისად.

/დანართები N1, N2, N3 და N4
დადგენილებას თან ახლავს/

მუხლი 3.
დადგენილების შესრულების კონკრული დაევალოს ქალაქ ქუთაისის საკრებულოს საქალაქო მეურნეობის კომისიის თავმჯდომარეს, მ. მეშველიანს.

მუხლი 4.
დადგენილება ძალაში შევიდეს კანონით დადგენილი წესით, გამოქვეყნებისთანავე.

მუხლი 5.
დადგენილება შეიძლება გასაჩივრდეს კანონით დადგენილი წესით, სასამართლოში.

საკრებულოს თავმჯდომარე
ა. ხმაღაზიანი

სარეგისტრაციო კოდი №330-120-000-35-123-005-101.
22 აპრილი, 2008 წელი

ფოტო 91- ქ.ქუთაისის საკრებულოს დადგენილება № 153, 4 აპრილი, 2008 წ.

ამ თარიღების დაზუსტება დაგვჭირდა ყურადღების გასამახვილებლად იმაზე, რომ: „ ქ. ქუთაისის ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების

წესები“ ვერ იქნება შესაბამისობაში კანონთან - „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“.- საწინააღმდეგოდ 2005 წლის კანონის მოთხოვნისა.

გაუგებრობას იწვევს ქუთაისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესებში შემოტანილი ინტენსივობის კოეფიციენტი $კ 2 = 7,2$ (განაშენიანების საშუალო ინტენსივობის საცხოვრებელი ზონა სზ-3).

ასეთი კოეფიციენტი არ შეიძლება არსებობდეს წესებში. ეს შეიძლება მიღებულ იქნას სპეციალური დადგენილებით, როგორც წესებისთვის შეუსაბამო. ასეთი შემთხვევისათვის თბილისის რეგულირების წესებში (ფოტო 92) მოცემულია ცნება - „ჩარჩო გეგმა“, რომელიც გამოიყენება წინმსწრებად, ქალაქგეგმარებითი ამოცანის გადაწყვეტისათვის პირველ ეტაპზე, კოეფიციენტების დაზუსტების გარეშე, რაც გამორიცხავს მსგავსი შეცდომების გაპარვას. „ჩარჩო გეგმის“ განმარტება შემდეგია:

„ 61. „ჩარჩო გეგმა“ - ფუნქციურად, გეგმარებითად და ეკონომიკურად თვითკმარი დიდი ქალაქმშენებლობითი ერთეულის ფუნქციონირებისა და განვითარებისათვის სქემის სახით დამუშავებული ქალაქმშენებლობითი არასამართლებრივი დოკუმენტი, რომელიც დადგენილი პროცედურებისა და პირობების ფარგლებში, განაშენიანების რეგულირების გეგმისათვის, (გრგ-სათვის) განსაზღვრავს გეგმარებით მიმართულებებსა და პრიორიტეტებს. „

მუხლი 8, პუნქტი 4 - „ჩარჩო გეგმა“ ასახავს მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმით განსაზღვრული ქალაქმშენებლობითი განვითარების სტრატეგიულ მიმართულებებს და მოიცავს:

1. მიწათსარგებლობის დაზუსტებულ ზონებს და შესაძლებლობის შემთხვევაში-ქვეზონებს, მათ არეალში ტერიტორიის გამოყენების დასაშვებ სახეობებს;

2. ძირითად სატრანსპორტო მაგისტრალებს, მათ მიმართულებებს, კავშირებსა და კატეგორიებს;

3. აუცილებლობის შემთხვევაში - განაშენიანების რეგულირების ხაზებსა და განაშენიანების სავალდებულო ხაზებს.

საქ. იუსტიციის სამინისტრო
შეტანილია ნორმატიული აქტების
სახელმწიფო რეესტრში და
მინიჭებული აქვს სახელმწიფო
სარეგისტრაციო კოდი
2009 წლის 15 აპრილი
330.090.020.36.101.012.996

**ქალაქ თბილისის საკრებულო
გადაწყვეტილება N 4-13
2009 წლის 27 მარტი**

**ქ. თბილისის ტერიტორიის გამოყენებისა და განაშენიანების
რეგულირების წესების დამტკიცების შესახებ**

1. „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად ქ. თბილისის საკრებულომ გადაწყვიტა დამტკიცდეს ქ. თბილისის ტერიტორიის გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების თანდართული წესები.
2. ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „ქ. თბილისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესების შესახებ“ ქ. თბილისის საკრებულოს 2001 წლის 1 აგვისტოს N8-13 გადაწყვეტილება.
3. გადაწყვეტილება ძალაშია გამოქვეყნებისთანავე.

საკრებულოს თავმჯდომარე

ზაალ სამადაშვილი

დანართი
დამტკიცებულია
ქ.თბილისის საკრებულოს
2009 წლის 27 მარტის
N4-13 გადაწყვეტილებით

ფოტო 92 - ქ. თბილისის საკრებულოს გადაწყვეტილება № 4-13, 2009 წლის 27 მარტი.

ე.ი. „ჩარჩო გეგმა“ ფაქტიურად იმავე ამოცანის შესრულებას ემსახურება, რაც ძველი ნორმებით დეტალური დაგეგმარების პროექტი (დღპ). ჩვენი შენიშვნის დასაბუთებისათვის ინტენსივობის კოეფ. კ 2 - თან მიმართებაში, წარმოგიდგინებ სს „ხუროს“ მიერ შედგენილ მონაცემებს 2004 წლის არსებული მდგომარეობით (**ცხრილი 2**) და მათივე რეკომენდაციას ამ კოეფიციენტებთან მიმართებაში. (**ცხრილი 3**) მათი სარეკომენდაციო კოეფიციენტები სავარაუდოდ მისაღებია.

ცხრილი 2 - კ 1 და კ 2 კოეფ. მაჩვენებლები (არსებული მდგომარეობა)

ფუნქციური ტერიტორიალურ-ფუნქციური ზონები	და	მიწის ნაკვეთის განაშენიანების კოეფიციენტი კ-1	მიწის ნაკვეთის განაშენიანების ინტენს. კოეფ. კ-2
1.	საცხ. ზონა -1 (სზ1)	0.3	0.5
2.	საცხ. ზონა - 2 (სზ2)	0.3	0.8
3.	საცხ. ზონა - 3 (სზ3)	0.3	1.5
4.	საცხ. ზონა - 4 (სზ4)	0.2	1.8
5.	შერეული ზონა-(შზ)	0.3	1.7
6.	საზოგ. საქმ. ზონა - (სსზ)	0.3	1.7

ქვემოთ მოგვყავს ქალაქმშენებლობის ძირითადი დებულებების, ქუთაისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების წესების და ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის საცხოვრებელი ზონების კოეფიციენტების შედარებითი ცხრილი კ 1-ის და კ 2 - ის მონაცემებით. მოყვანილი **ცხრილი 3** - დან სჩანს, რომ არსებულ ყველა ზონას გააჩნია სერიოზული რეზერვები განვითარებისათვის, ამასთანავე განაშენიანების ინტენსივობის კოეფიციენტის კ 2 - ის ზედა ზღვარის დადგენისას, უნდა იქნას შენარჩუნებული კვარტლის არსებული სივრცით-სტრუქტურული წყობა, ქუთაისისთვის დამახასიათებელი კერძო ეზოიანი დასახლებები.

ქვემოთ მოგვყავს მცირე ანალიზი, თუ რა ურთიერთობაშია მიკრორაიონის СНнП-ით მიღებული მოსახლეობის სიმჭიდროვე, წესებით მიღებული კ 2 - ის კოეფიციენტთან. როგორც ცნობილია ცალკეული სამშენებლო მიწის ნაკვეთების განაშენიანების რეგულირების ძირითადი პარამეტრებია მიწის ნაკვეთის განაშენიანების მაქსიმალური კოეფიციენტები.

ცხრილი 3 - შედარებითი ცხრილები

ძირითადი დებულებებში - 2008 წ.	ქუთაისის წესებში -2008 წ.	ქ.ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციაში - 2004 წ.
1. საცხ. ზონა 1 (სზ-1) კ-1 - 0,5 კ-2 - 0,8	1. საცხ. ზონა 1 (სზ-1) კ-1 - 0,5 კ-2 - 1,6	1. საცხ. ზონა 1 (სზ-1) კ-1 - 0,4 კ-2 - 0,6
2. საცხ. ზონა 2 (სზ-2) კ-1 - 0,5 კ-2 - 0,6 -მდე	2. საცხ. ზონა 2 (სზ-2) კ-1 - 0,6 კ-2 - 3,0	2. საცხ. ზონა 2 (სზ-2) კ-1 - 0,5 კ-2 - 1,3
3. საცხ. ზონა 3 (სზ-3) კ-1 - 0,5 კ-2 - 0,6 -დან 1.3	3. საცხ. ზონა (სზ-3) კ-1 - 0,6 კ-2 - 7.2	3. საცხ. ზონა 3 (სზ-3) კ-1 - 0,5 კ-2 - 1,8
4. საცხ. ზონა 4 (სზ-4) კ-1 - 0,7 H _{max} =15 მ		4. საცხ. ზონა 4 (სზ-4) კ-1 - 0,6 კ-2 - 2.2
5. საცხ. ზონა 5 (სზ-5) კ-1 - 0,5 კ-2 - 1,8		5. შერეული ზონა (შზ) კ-1 - 0,7 კ-2 - 3.0
6. საცხ. ზონა 6 (სზ-6) კ-1 - 0,5 კ-2 - 2.2		6. საზოგად. საქმ. ზონა (სსზ) კ-1 - 0,8 კ-2 - 4.0
7. საზოგ.საქმ.ზონა(სსზ-1) კ-1 - 0,6 კ-2 - 3.0		
8. საზოგ.საქმ.ზონა(სსზ-2) კ-1 - 0,7 კ-2 - 5.0		

აქედან გამომდინარე, მიკრორაიონში კოეფიციენტები უნდა იანგარიშებოდეს მიკრორაიონის სუფთა სამოსახლო ტერიტორიით, რომელიც ბუნებრივია შესდგება ცალკეული სამოსახლო ტერიტორიების ჯამისაგან, სადაც უნდა ვრცელდებოდეს კ 2 - ის მაქსიმალური მნიშვნელობა. მიკრორაიონში სხვადასხვა ფუნქციური ტერიტორიების პროცენტული განაწილება (ცხრილი 4) ასეთია:

ცხრილი 4

ტერიტ. ფუნქციური დასახ.	საშუალოდ ერთ კაცზე	%-ლი გამოსახლება
1. სკოლები	4.2	12.6
2. საბავშვო ბაღები	5.0	15.0
3. სპორტული მოედნები	2.55	7.65
4. მწვანე განაშენიანება	4.15	12.45
5. კომუნალურ-სასაწყობო, კულტ-საგანმანათლებლო და მომსახ. სხვა ობიექტები	2.1	6.3
6. დამცავი ზონები და თავისუფ. ტერიტორიები	–	10
7. სუფთა სამოსახლო ტერიტორიები		36

სუფთა სამოსახლო ტერიტორია 1 ჰა-ზე ანგარიშით გამოდის 36 % = 3600 მ².

СНиП-ით მიკრორაიონში მოსახლეობის მაქსიმალური სიმჭიდროვე სეისმიური რაიონებისათვის მიღებულია 1ჰა-ზე 300 კაცი, ხოლო ტერიტორიის განაშენიანების დღევანდელი წესებით ერთ კაცზე საცხოვრებელი ფართობი მიღებულია: ა) კომერციული მშენებლობისათვის- 35მ², ბ) სოციალური მშენებლობისათვის - 20 მ². სოციალური მშენებლობა საქართველოში თითქმის აღარ არსებობს, ამიტომ ანგარიშს ვაწარმოებთ კომერციული მშენებლობისათვის.

1 ჰა-ზე საცხოვრებელი ფართობის სიმჭიდროვე გამოდის 300-ჯერ 35 მ², ანუ 10 500 მ², აქედან კოეფიციენტი $k_2 = 10\ 500 / 3\ 600 = 2.9$

აქედან დასკვნა: მიკრორაიონის სუფთა საცხოვრებელ ზონაში ინტენსივობის მაქსიმალური კოეფიციენტი - $\kappa 2 = 2.9$

ქუთაისის წესებში მიღებული სზ-3 -ის ინტენსივობის კოეფიციენტი $\kappa 2 = 7.2$ ორჯერ და მეტად ზრდის სიმჭიდროვეს მიკრორაიონში, რაც დაუშვებელია.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 18 თებერვლის №1 – 1/251 ბრძანების თანახმად, საქართველოს მთელს ტერიტორიაზე კვლავ ძალაში შევიდა კანონი „საქართველოს ტერიტორიაზე ტექნიკური ზედამხედველობისა და სამშენებლო სფეროში 1992 წლამდე მოქმედი ნორმებისა და წესებისა და ტექნიკური რეგულირების სხვა დოკუმენტების გამოყენების შესახებ, СНиП 2.07.01 – 89 – „ქალაქმშენებლობა“, [38]

აქედან გამომდინარე, აუცილებელი ხდება ურთიერთ შეთანხმებული ნორმების შექმნა და ერთ სისტემაში მოყვანა 1992 წლამდე მოქმედი „ქალაქმშენებლობის“ ნორმებისა და მოქმედი სამართლებრივი დოკუმენტებისა.

2.2 ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია - 2004 წ.

საკანონმდებლო და სამართლებრივი ნორმების მდგომარეობის განხილული შეუსაბამობების და გაუგებრობების შედეგად, შეიძლება დავასკვნათ, რომ „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციის“ პროექტზე მუშაობის პერიოდი დაემთხვა ქალაქმშენებლობის დარგში წარმოშობილ საკანონმდებლო ნორმატიული ბაზის სრულ ვაკუუმს ქვეყანაში.

2004 წელს ჯერ კიდევ არ არსებობდა საქართველოს კანონი სივრცითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ, რომელიც მიიღეს მხოლოდ 2005 წლის ივლისში. აქედან გამომდინარე შეიძლება ითქვას, რომ ქალაქმშენებლობის დოკუმენტაცია, რა თქმა უნდა, ვერ შეასრულებდა ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარებისათვის საჭირო როლს. მიუხედავად ზემოთ თქმულისა აღნიშნული პროექტი ინტერესს იწვევს

ქუთაისის 2004 წლის არსებული მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის სრულად გადმოცემით:

1. ქუთაისის ბუნებრივ-კლიმატური პირობების შესახებ;
2. მეწყერული და კარსტული მოვლენების შესახებ, რაც გარკვეულ გავლენას ახდენს არსებული განაშენიანების უსაფრთხოებაზე. ასეთი მოვლენები ძირითადად განვითარებულია გორაკ-ბორცვიანი რელიეფის მქონე ტერიტორიებზე. აღნიშნულია, რომ 1989 წლის მინისტრთა საბჭოს გადაწყვეტილებით ქალაქის ურბანულ მიწებს, რომელიც შეადგენდა 5700 ჰა-ს, შეემატა 1166 ჰა;
3. პროექტში სრულად არის განხილული ისტორიის სხვადასხვა მონაკვეთზე საქართველოს ტერიტორიალურ მოწყობაში რა სტატუსი ეკავა ქ. ქუთაისს. 1995 წლიდან იმერეთის მხარეში დაწესდა რწმუნებულის სტატუსი;
4. პროექტში მოყვანილია ქუთაისის სოციალურ-დემოგრაფიული მდგომარეობა დაწყებული 1832 წლიდან- 2002 წლის ჩათვლით. დინამიკაში ნაჩვენებია, რომ ქუთაისის მოსახლეობის მაქსიმუმი დაფიქსირდა 1998 წელს - 243.5 კაცი, 1999 წელს-233.4 კაცი, 2001 წელს-215.2 კაცი, ხოლო **2002 წლის პირველი ეროვნული საყოველთაო აღწერით ქუთაისში ცხოვრობდა 185.965 კაცი.** მოსახლეობის კლების ტენდენცია გრძელდება. სხვა ქვეყნებში სამუშაოდ გასულია 80.0 კაცზე მეტი.
5. პროექტში ნაანგარიშევა დასაქმებულთა რაოდენობა. ის არ აღემატება 8 %-ს. 2003 წელს ქალაქში შეიქმნა 3.0 მლნ ლარის პროდუქცია, რაც მოსახლეობის ერთ სულზე 16 ლარს შეადგენს თვეში. **საზღვარგარეთ დასაქმებულთა გზავნილები 2003 წელს 1.5 -ჯერ აღემატებოდა ქალაქის წლიურ პროდუქციის მოცულობას.**
6. მოტანილია შიდა საქალაქო ტრანსპორტის მდგომარეობა;
7. ქუთაისს ემსახურება წყალმომარაგების რამდენიმე კომპლექსი. ესენია: ა- „ფარცხანაყანების“, ბ- „მუხიანის“ (ამორტიზირებული), გ- „კოპიტნარი“ (უვარგისი ექსპლოატაციისათვის), დ- „გუმათის“ მცირე წარმადობის (პერსპექტიულია). წყალსადენების საერთო სიგრძეა 450 კმ.

როგორც წყალმომარაგების კომპლექსების ანალიზიდან სჩანს, ქუთაისს წყალი საკმაო რაოდენობით აქვს, მაგრამ მის მომხმარებლამდე მისატანად საჭიროა დიდი რაოდენობის ელექტროდენახარჯები, რადგან თითქმის ყველა სათაო ნაგებობა ნიშნულებით დაბლაა, ვიდრე მომხმარებელი, გარდა ამისა ამორტიზირებულია და წყობიდანაა გამოსული მილსადენები.

8. საკანალიზაციო და კოლექტორების საერთო სიგრძე 350 კმ-ია. მიუხედავად ამისა ჯერჯერობით ქალაქის ქუჩების და დასახლების 40% საკანალიზაციო გაყვანილობის გარეშეა. არსებული ქსელი დატვირთვებს ვეღარ უძლებენ და საჭიროებენ გაფართოება- რეკონსტრუქციას. ფეკალური ნაკადები ჩაედინება სანიაღვრეებში და აბინძურებენ მდინარე რიონს. ვერ ფუნქციონირებს 1970 წლებში გაშენებული გამწმენდ ნაგებობათა კომპლექსი ქალაქის სამხრეთით, სოფელ პატრიკეთის ტერიტორიაზე.

9. მძიმე მდგომარეობაშია ქ. ქუთაისის ელექტრომომარაგება და გაზომომარაგება.

პროექტის უპირატესობად შეიძლება ჩაითვალოს ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობის მასალის ელექტრონული ვერსიის შექმნა. ესაა ქ. ქუთაისის მიწათსარგებლობის დაგეგმვის დოკუმენტაცია (უფლებრივი ზონირება). შესრულებული და წარმოდგენილი ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი ნახაზები, შესაძლებელია საფუძვლად დაედოს ქ. ქუთაისის მეოთე თაობის გენერალურ გეგმას. ეს ნახაზებია:

1. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - ტერიტორიის საზღვრების გეგმა;
2. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - ზოგადი ზონირების რუკა, ფუნქციური ზონირების სქემა
3. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, ტერიტორიულ-სტრუქტურული ზონირების ქვეზონები;
4. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - ზოგადი ზონირების რუკა, გეგმების შემზღვევითი ზონირების სქემა;

5. ქ. ქუთაისის სივრცითი განვითარების „ხედვა“ - უფლებრივი ზონირების ზოგადი სავალდებულო რუკა;
6. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, ფუნქციური ზონირების სქემა, საზოგადოებრივ-საქმიანი ზონის ქვეზონა;
7. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, საცხოვრებელი ზონის ქვეზონები;
8. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, ფუნქციური ზონირების სქემა, სამრეწველო. კომერციულ-სასაწყობო. საინჟინრო ინფრასტრუქტურის და სპეციალური დანიშნულების ზონების ქვეზონები;
9. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, ფუნქციური ზონირების სქემა, გამწვანებული ტერიტორიების და წყლის ობიექტების ქვეზონები;
10. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - ზოგადი ზონირების რუკა, ტერიტორიულ-სტრუქტურული ზონირების სქემა;
11. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, გეგმარების შემზღუდავი ზონების ქვეზონები, სანიტარულ-დაცვითი და გარემოთი განპირობებული შემზღუდავი ზონების ქვეზონები;
12. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, გეგმარების შემზღუდავი ზონების ქვეზონები, კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონის ქვეზონები;
13. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, ცენტრალური ნაწილის კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონა;
14. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - ზოგადი ზონირების რუკა, ტერიტორიები საკუთრების ფორმის მიხედვით;
15. ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა - დეტალური ზონირების რუკა, კვარტლების განაშენიანების ინტენსივობის რუკა (კ-2);
16. ქ. ქუთაისის სივრცითი განვითარების „ხედვა“ - უფლებრივი ზონირების დამოუკიდებელი სავალდებულო რუკა.

განმარტებით ბარათში ნათქვამია, რომ „ფუნქციური ზონირება განხორციელდა ტერიტორიის გამოყენების დომინირებული ფუნქციის პრინციპით. ამავ დროს გარკვეული ტერიტორიებისათვის, ზონის ტიპის დადგენამ, განსაზღვრა ამ ტერიტორიების ქალაქმშენებლობითი განვითარებისა და ტერიტორიის გამოყენების ძირითადი მიმართულება.“ თითოეულ რუკას ახლავს მცირე კომენტარები.

სამწუხაროდ „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის“ გრაფიკული მასალა სრულყოფილი სახით ჩვენთვის ამ ეტაპზე მიუწვდომელი აღმოჩნდა. შესაბამისად, საუბარი „სივრცითი განვითარების „ხედვაზე“ ჩვენთვის რთულია. წარმოდგენილ გრაფიკულ მასალაში მხოლოდ ორ რუკას - № 5 და № 16 აწერია ასეთი შინაარსის სათაური.

გვინდა გავამახვილოთ ყურადღება კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონის ამსახველ დეტალურ რუკებზე, სადაც დატანილია მსოფლიო, რესპუბლიკური და ადგილობრივი მნიშვნელობის ძეგლის ნიშნის მქონე შენობები, განაშენიანების რეგულირების ქვეზონა, ძეგლის დაცვის ქვეზონა, არქეოლოგიური ქვეზონა, ბუნებრივი ლანდშაფტის ქვეზონა. ცალკეა მოტანილი „დეტალური ზონირების რუკა, ცენტრალური ნაწილის კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონა.“ (ფოტო 93) ფაქტიურად ეს ძველი ქუთაისია.

კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონაში აუცილებლად შესანარჩუნებელია ე.წ. „ფონური განაშენიანებაც“, რომელიც მნიშვნელოვანია თავად ძეგლის წარმოსაჩენად. (ფოტო 94)

ისტორიული ნაწილის შეზღუდული განაშენიანების ზონის საზღვარი დადგინდა საქართველოს მინისტრთა საბჭოს 1983 წლის 10 მაისის № 298 დადგენილების დანართის 2-ის შესაბამისად. ქ. ქუთაისის მსოფლიო, რესპუბლიკური და ადგილობრივი მნიშვნელობის ძეგლის ნიშნის მქონე შენობების დატანა მოხდა ქუთაისის აღმასრულებელი კომიტეტის 1984 წლის № 354 გადაწყვეტილებით.



ფოტო 93 - ქუთაისის ცენტრალური ნაწილის კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონა. ს.ს. „ხურო“ - 2004 წ.

2008 – 2009 წლებში განხორციელდა ქუთაისის ისტორიული ცენტრის რეაბილიტაციის პირველი ეტაპის სამშენებლო სამუშაოები, რომელიც მოიცავდა არეალს: თეთრი ხიდი - ცისფერყანწელების ქუჩა- პუშკინის ქუჩა- წერეთლის ქუჩა- წმინდა ნინოს ქუჩა, რუსთაველის ქუჩა და გულისხმობდა ნაგებობების რეკონსტრუქციას, ფასადების რესტავრაციას, ახალი ნაგებობების ჩადგმას და საპროექტო ტერიტორიის კეთილმოწყობას. პროექტი დამუშავებულია არქიტექტურულ სახელოსნოში ”არქიტექტორები-ჯი” 2007/2008 წლებში, ქუთაისის მერიის დაკვეთით. (არქიტექტორები გ. კიკნაძე, ლ. მუშკუდიანი).



ფოტო 94 - დეტალური ზონირების რუკა. ს.ს. „ხურო“ - 2004 წ.

2012 წელს დასრულდა იუნესკოს დაცვის ქვეშ მყოფი ბაგრატის ტაძრის რესტავრაცია. მანამდე მრავალი წლის განმავლობაში მიმდინარეობდა მის სარეაბილიტაციო პროექტზე მუშაობა. ასეთივე ხანგძლივი და ამომწურავი უნდა ყოფილიყო მუშაობა უშუალოდ სამშენებლო მოედანზე, თითოეული ქვის, კედლის, გალავნის, თითოეული ჩუქურთმის აღდგენით პროცესზე. დაჩქარებული ტემპით შესრულებულმა სამუშაოებმა, მრავალი ფაქტორის და რეკომენდაციის გათვალისწინებლობამ გამოიწვია ის, რომ რესტავრაციის შემდეგ ბაგრატის ტაძარი ამოღებულ იქნა იუნესკოს მიერ დაცული ძეგლების ნუსხიდან.

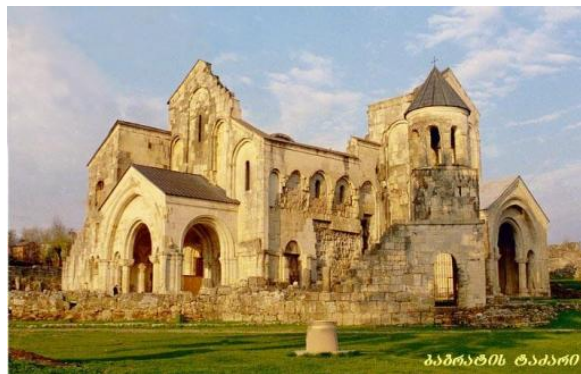
1691 წელს დანგრეული ბაგრატის ტაძარი 2012 წელს, ზუსტად სამი საუკუნის შემდეგ აღდგენილია და კვლავ გადმოჰყურებს ქუთაისს, თუმცა ულამაზესი ბაგრატის ნანგრევების ნოსტალგია უკვე აქვთ ქუთათურებს და არა მარტო მათ.



ფოტო 95 - ბაგრატის ტაძარი ქუთაისის პანორამაში.



ფოტო 96 - ბაგრატის აღდგენილი ტაძარი. 2012 წ.



ფოტო 97 - ბაგრატის ნანგრევები

2.3 დასკვნები:

1. საკანონმდებლო ბაზის ნორმატიულ დოკუმენტაციაზე ქალაქთმშენებლობით სფეროში მუშაობა გართულდა 1991 წლის შემდეგ, სხვადასხვა ინსტიტუციური ცვლილებების, დაუსაბუთებელი გადაწყვეტილებების გამო, რამაც ქალაქგეგმარებითი სფეროს სრული დეგრადაცია გამოიწვია;
2. 2004 წელს შესრულებული პროექტი „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია“ არასრულია, მასზე მუშაობის პროცესი დაემთხვა ქალაქმშენებლობის დარგში წარმოშობილ საკანონმდებლო ნორმატიული ბაზის სრულ ვაკუუმს, რამაც შეამცირა ამ ნაშრომის ღირებულება პრაქტიკული გამოყენების თვალსაზრისით. ეს კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ უნდა დამუშავდეს ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ახალი გენერალური გეგმა;

რეკომენდაციები და წინადადებები

სადისერტაციო ნაშრომზე მუშაობის დროს მიღებული შედეგები, რომლებიც დასკვნების სახით იქნა ჩამოყალიბებული ყოველი თავის ბოლოს, იძლევა საშუალებას მნიშვნელოვანი რეკომენდაციებისა და წინადადებების ბანკის შექმნისა, რომელიც ხელს შეუწყობს ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი სისტემის ოპტიმალური განვითარების მიღწევას, შიდა საქალაქო ამოცანების გადაჭრას და დახმარებას გაუწევს რეკონსტრუქციისა და განვითარების მომდევნო თაობის გენერალურ გეგმაზე მუშაობას.

ვფიქრობთ საინტერესო და სასარგებლო იქნება მათი გაცნობა. რეკომენდაციები რამდენიმე სახისაა: ინსტიტუციური, ქალაქგეგმარებითი პროექტირებისათვის, განათლებისა და მეცნიერების განვითარებისთვის,

ტურიზმის განვითარება - ხელშეწყობისათვის, საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზის დახვეწისათვის.

რეკომენდაციები ინსტიტუციური:

1. ჩამოყალიბდეს „ქალაქთმშენებლობის ცენტრალური სამეცნიერო-კვლევითი საპროექტო ინსტიტუტი“, რათა პოლიტიკური რეკომენდაციების მიუხედავად გეგმაზომიერად მიმდინარეობდეს სამეცნიერო ქალაქმშენებლობითი საქმიანობა, საკანონმდებლო დოკუმენტაციაზე მუშაობა;
2. დაიწყოს საქართველოს განსახლების ახალი გენერალური სქემის დამუშავება, საერთაშორისო პროექტების პერსპექტივების ანალიზით და ჩართვით, განისაზღვროს ქუთაისის როლი ქვეყნის განსახლების სისტემაში ახალი რეალიების გათვალისწინებით.

რეკომენდაციები ქალაქგეგმარებითი პროექტირებისათვის:

1. მოხდეს ეროვნული კადრების მოზილიზება და გამოცხადდეს კონკურსი „ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების მეოთხე თაობის გენგეგმაზე“, ასევე ქუთაისის საქალაქო ცენტრის დაგეგმარებისა და მოშენების პროექტზე“;
2. შეიქმნას ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ახალი, მეოთხე თაობის გენერალური გეგმა, ახალი ქალაქმშენებლობითი საკანონმდებლო ბაზის გათვალისწინებით, დაფუძნებული მოსახლეობის რაოდენობის რეალურ სტატისტიკაზე;
3. ქუთაისის ადმინისტრაციული, საგანმანათლებლო, კულტურული, კომერციული ცენტრის შექმნა რიონის მარჯვენა ტერიტორიაზე ქუთაისის მესამე გენერალური გეგმის გადაწყვეტილებების მიხედვით;
4. მიზანშეწონილად იქნას მიჩნეული, საცხოვრებელი რაიონების ე. წ. „განივი“ მიმართულება, რადგან ათვისებული იქნება შედარებით რთული რელიეფი დასავლეთის და აღმოსავლეთის მიმართულებებზე. ამით

დაიზოგება ძვირფასი სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები და ამავე დროს, ეს მოგვცემს საინტერესო ტერასულ განაშენიანებას.

5. გადაიხედოს 1976 წელს მონიშნული ქუთაისის ადმინისტრაციული საზღვრები სამხრეთით, სოფელ მესხეთის მიმართულებაზე, ნაწილობრივი შემცირების თვალსაზრისით, სასოფლო - სამეურნეო სავარგულების სასარგებლოდ.

6. გამოვლინდეს და აღირიცხოს ქუთაისის განვითარებისათვის, ახალი განაშენიანებისათვის სამოსახლო ტერიტორიების რეზერვები (რთული რელიეფები, ამორტიზებული ნაგებობები, ყოფილი თავდაცვითი უწყების ტერიტორიები, უმოქმედო სამრეწველო-სასაწყობო შენობები და ა.შ.);

7. შენარჩუნდეს და გაგრძელდეს შემდგომ პერიოდში ქალაქის განვითარება ქუთაისისათვის დამახასიათებელი დაბალსართულიანი - 1, 2 ან 3 სართულიანი განაშენიანებით;

8. მიზანშეწონილად მიგვაჩნია დაბალსართულიანი, მაღალი სიმჭიდროვის ახალი მიკრორაიონის მშენებლობა;

9. მრავალსართულიანი მშენებლობა განვითარდეს მხოლოდ გარეუბნებში, უკვე არსებულ მსგავს განაშენიანებაში, მაგისტრალების გასწვრივ;

10. ქუთაისის სატრანსპორტო სქემაში ქალაქის წრიული ავტომაგისტრალის შექმნა. ეს გზა დააკავშირებს ქუთაისს, საგარეუბნო ზონაში მოშორებით მდებარე დასახლებების ცენტრებთან და ხელს შეუწყობს შიგა ტრანზიტული მოძრაობის განტვირთვას რაჭა-ლეჩხუმის და სვანეთის მიმართულებით;

11. გაუქმდეს რკინიგზის სადგური „ქუთაისი 1“, რადგან საავტომობილო გზებისა და საავტომობილო ტრანსპორტის თანამედროვე განვითარებამ მნიშვნელოვნად შეამცირა რკინიგზით განხორციელებული ტვირთზიდვები ქალაქის ცენტრალურ ტერიტორიაზე. რკინიგზის სადგური „ქუთაისი 2“ სრულად მოემსახურება ქუთაისს, როგორც სატვირთო, ისე სამგზავრო მატარებლების მისაღებად. ამდენად შესაძლებელი გახდება

გამოთავისუფლებული სამოსახლო ტერიტორიების გეგმარებითი სტრუქტურის გაჯანსაღებად;

12. სამრეწველო წარმოება მიჩნეულ იქნეს ეკონომიკური განვითარების პრიორიტეტულ მიმართულებად. საჭიროა შემუშავდეს საქართველოში სამრეწველო წარმოების რეაბილიტაციის, მისი რეგულირებისა და განვითარების სახელმწიფო პოლიტიკა, დაიხვეწოს საკანონმდებლო ბაზა, რომლის საფუძველზეც უნდა ჩამოყალიბდეს ქვეყნის მრეწველობის დარგობრივ - ტერიტორიალური მიმართულებებისა და განვითარების სახელმწიფო სისტემა, უნდა აღდგეს ქუთაისში ის საწარმოები, რომლებიც ქუთაისის სამრეწველო პოტენციალის სწრაფ ზრდას უწყობდა ხელს, განსაკუთრებით მსუბუქი მრეწველობა.

რეკომენდაციები განათლებისა და მეცნიერებისათვის:

13. დაფუძნდეს ქუთაისში არქეოლოგიურ და გეოლოგიურ მეცნიერებათა, მათ შორის სპელეოლოგიის დიდი სასწავლო - საგანმანათლებლო კვლევითი ცენტრი;

14. შეიქმნას მძლავრი საერთაშორისო სამეცნიერო კვლევითი ცენტრი რამსარის კონვენციის ეგიდით, რომელიც განთავსდება „ლაზიკაში“ აშენებულ, დღეს უფუნქციო ნაგებობებში. მნიშვნელოვანი ლანდშაფტის გაცნობა მსოფლიოსათვის განსაკუთრებული ბიომრავალფეროვნების კუთხით, რადგან, როგორც ცნობილია მსგავსი, გამყინვარების დროიდან შემორჩენილი ტერიტორია მხოლოდ ორია მსოფლიოში და აქედან ერთი კოლხეთის ნაკრძალია.

15. ჩამოყალიბდეს საგანმანათლებლო სასწავლო - სამეცნიერო ცენტრი ახალგაზრდა პოლიტიკოსებისათვის, იურისტებისათვის, საერთაშორისო ურთიერთობის და მსგავსი პროფილის სტუდენტებისათვის და განთავსდეს ახალი პარლამენტის შენობაში ან მიმდებარედ, ამავე დროს საქართველოს პარლამენტს, უნდა ჰქონდეს ადგილი ქუთაისში გასვლითი სხდომების ჩასატარებლად;

16. დაფუძნდეს ქუთაისში, თბილისის საჯარო ბიბლიოთეკის ბაზაზე, ფილიალი სამეცნიერო ბიბლიოგრაფიული ლიტერატურის და კარტოგრაფიის თარგმნისა და კვლევის ცენტრი, აღჭურვილი მაღალი კომპიუტერული და ოფსეტური ტექნიკით და კვალიფიციური სპეციალისტებით.

ა.) მოსამიებელია, დღეს ცნობილი, მეფის რუსეთის დროინდელი რუკების გარდა სხვა რუკებიც, რომლებიც მოსკოვის სამხედრო-საისტორიო არქივში ინახება ;

ბ). ჟაკ ფრანსუა გამბას „მოგზაურობა ამიერკავკასიაში“ და დიუბუა დე მონპერეს ნაშრომი „მოგზაურობა კავკასიაში“ თავისი რუკებით და ატლასებით, იშვიათ ბიბლიოგრაფიულ წიგნთა რიცხვს მიეკუთვნებიან ნაშრომები მნიშვნელოვანი და უნიკალურია საქართველოს ისტორიის მკვლევართავის და ამასთანავე ზომით მოცულობითი; აუცილებელია მათი მაღალი ხარისხის ელექტრონული ვერსიის და კვალიფიციური თარგმანის შექმნა;

გ). ასევე, ანტიკური ლიტერატურული ნაწარმოებებისა, რათა გამუდმებით ხდებოდეს მეცნიერების მათზე მუშაობა, ეს წიგნები შეიცავენ ბევრ საინტერესო ინფორმაციას და დოკუმენტს ჩვენი ქვეყნის შესახებ.

რეკომენდაცია ტურიზმის ხელშეწყობისთვის:

ტურიზმი ქუთაისისთვის უნდა გახდეს ერთერთი პრიორიტეტული მიმართულება. ამისათვის ქალაქს და მიმდებარე ტერიტორიას გააჩნია დიდი პოტენციალი. ამისათვის მიგვაჩნია საჭიროდ:

ა). ძველთან პარალელურად, ახალი ტურისტული მარშრუტების მოძიება და დამკვიდრება;

ბ) - პედალირება მითზე „არგონავტებზე“ და „მედეაზე“. ამ მითს იცნობს მსოფლიო: ჩამოყალიბდეს ყოველწლიური დღესასწაული - კარნავალი

ამასთან დაკავშირებით, მოხდეს რეკლამირება;

გ) - „მომაკვდავი“ სოფლების ჩართვა ეკოტურიზმის პროგრამაში მათი გაცოცხლებისათვის;

დ) - ტურისტებისთვის საინტერესო იქნება ჟაკ ფრანსუა გამბას, მე-19 ს-ის ფრანგი მოგზაურის და კომერსანტის, სახლმუზეუმის ჩამოყალიბება, რომელიც დამკვიდრდა ქუთაისში და აქვეა დაკრძალული. მემკვიდრეები დღესაც ცხოვრობენ ქუთაისში. მოიძებნოს დოკუმენტაცია მის შესახებ, მოხდეს რეკლამირება და ტურისტების დაინტერესება ამ თემით.

დ) - ქუთაისის ძველი ხიდები: ჯაჭვის ხიდი, წითელი ხიდი და თეთრი ხიდი, ასევე ძველი კიბე-ქუჩა უდავოდ ქუთაისის ღირსშესანიშნაობაა და ძეგლია. შესაძლებელია ქუთაისის ისტორიული თეთრი ხიდის აღდგენა მისი პირვანდელი სახით, ამისათვის ქუთაისის არქივში არსებობს ზუსტი ნახაზები. რიონის ულამაზესი „თეთრი ქვები“ უნდა შეტანილ იქნას ბუნებრივი ძეგლების ნუსხაში;

საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზა

17. ქ. ქუთაისის ტერიტორიების შემდგომი განვითარების წესებში (რეგლამენტში) აისახოს:

1. საქართველოს დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითად დებულებებში მიღებული კოეფიციენტები;

2. „თბილისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესებში“ შესული ცნებები: „ჩარჩო გეგმა“ და „კარკასი“, გამოყენებულ იქნას აგრეთვე „ქუთაისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესებში“.

გამოყენებული ლიტერატურა

- [1] - აპოლონიოს როდოსელი „არგონავტიკა“- თბილისი 1975 წ
- [2] - ჯაოშვილი ვ. „ქუთაისი“-1989 წ
- [3] - literatura.mcvane.ge – „ხომლის მთის საიდუმლოება“.
- [4] - ხარაძე კ. – „ჩხარი“- ენციკლოპედია. - თბილისი 2008 წ.
- [5] - ისაკაძე რ. - „ქუთაისი XV – XVIII საუკუნეებში“ (არქეოლოგიური მასალების და ისტორიული წყაროების მიხედვით) - დისერტაცია - თბილისი 2006 წ.
- [6] - ვაჭრიძე გ. ვაჭრიძე პ. „ქუთაისის პოლიტიკურ-ადმინისტრაციული სტატუსის ისტორიისათვის“ – 1995 წ.
- [7] - პოლიევქტოვი მ. „სტოლნიკი ტოლოჩანოვისა და დიაკი იევლევის ელჩობა იმერეთში 1650-1652 წწ“. თბილისი, 1926 წ.
- [8] - მგალობლიშვილი მ. - ჟაკ ფრანსუა გამბა „მოგზაურობა ამიერკავკასიაში“ - თარგმანი ფრანგულიდან -1987 წ.
- [9] - გუგუშვილი პ. „საქართველოსა და ამიერკავკასიის ეკონომიკური განვითარება XIX – XX სს.“-ტ.1, თბილისი 1949 წ.
- [10] - ნიკოლაძე ნ. - „წარსულიდან (ნაწყვეტები) ამ ასი წლის წინეთ“ თხზულება – 1927 წ.
- [11] - მარი-ფრედერიკ დიუბუა დე მონპერე - „მოგზაურობა კავკასიაში“- 1839-1845წწ. (Marie-Frédéric Dubois de Montpéreux);
- [12] - საქქალაქმშენსახპროექტი -«ქუთაისი-КУТАИСИ проект генплана развития и реконструкции» - განმარტებითი ბარათი - 1975გ.
- [13] - Ломтадзе Т. „История градостроительства г. Кутаиси и некоторые вопросы его реконструкции „ – АВТОРЕФЕРАТ -1975 წ.
- [14] - ქუთაისის საგეგმო კომისია „სტატისტიკურ-ეკონომიური კრებული“ - ქუთაისი 1932 წ.
- [15] - ასათიანი ნ. „ ქართული საბჭოთა ქალაქგეგმარება“ - თბილისი 1989 წ.
- [16] –საქართველოს ეროვნული არქივის ქუთაისის ფილიალი - თ. და შ. ლომთაძეების საოჯახო არქივი. (არქივი 81)

- [17] - Крогиус В. Р. „Особенности формирования планировочной структуры городов в условиях сложного рельефа „ – АВТОРЕФЕРАТ - Москва 1974г.
- [18] - აბულაძე მ. ნახუცრიშვილი ო. – „ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის განვითარების საკითხისათვის“ - ჟურნ. „მშენებლობა“ №4(27), თბ. 2012წ.
- [19] - სსი „საქქალაქმშენსახპროექტი“ - ქალაქ ქუთაისის ცენტრის მოშენების პროექტი (საკონკურსო, განმარტებითი ბარათი.) - თბილისი 1983 წ.
- [20] - ТвилЗНИИП –«Конкурсный проект планировки и застройки центра города Кутаиси» - განმარტებითი ბარათი – თბილისი-1983 წ.
- [21] - Госстрой ГССР, п. и. ГРУЗГИПРОГОРСТРОЙ - „Доклад по теме: Региональная схема расселения на территории ГССР на 1991-2001 г.г.“ Тбилиси 1978 г.
- [22] – Госстрой ГССР, п. и. ГРУЗГИПРОГОРСТРОЙ – „Региональная схема расселения ГССР“ Тбилиси 1979 г.
- [23] Проект пригородной зоны города Кутаиси. – Тбилиси 1976 г.
- [24] – Р. МЕРФИ. „АМЕРИКАИНСКИЙ ГОРОД“ – Перевод с английского В. Ковалевского. Москва 1972 г.
- [25] - ქუთაისი. ქალაქის რუკა- ავტორები: თ. გორგოძე, ნ. გორგოძე, თ. ბოკელავაძე, შპს „გეოინფორმაციული სისტემების სერვისი“ - თბილისი 2011 წ
- [26] - ცეცხლაძე ნ. - „ლაზიკა“ გაეროს კონვენციით დაცულ ტერიტორიაზე - სტატია, netgazeti.ge/news/7422/ – 2011.12. 14
- [27] - ქევანიშვილი ე.-„გვინდა თუ არა ლაზიკა“-radiotavisufleba.ge-2011.12.09
- [28] - ნიკოლეიშვილი მ. „დასავლეთ საქართველოს ქალაქების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისა და სარკინიგზო მშენებლობის ისტორიიდან“. - ქუთაისი 1994 წ.
- [29] - აბულაძე მ. ნახუცრიშვილი ო. – „ქუთაისის საგარეო სატრანსპორტო ქსელის ანალიზისა და განვითარების საკითხისათვის“ - ჟურნალი „მშენებლობა“ №4(27), თბილისი 2012წ.
- [30] - ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ- Работа № 5185- „ ПРОЕКТ районной планировки КУТАЙССКОГО промрайона Грузинской ССР. ТРАНСПОРТ. Пояснительная записка Москва 1970г

- [31] - „ქუთაისის შემოვლითი გზა. გარემოზე ზემოქმედების შეფასება. E-60 ავტომაგისტრალის ზესტაფონი-ქუთაისი-სამტრედიის მონაკვეთის ნაწილი - აპრილი 2011“
- [32] - Wikimaria.org /9193277/ka/ ქუთაისის -დავით -აღმაშენებლის - სახელობის-საერთაშორისო-აეროპორტი
- [33] - ჯეირანაშვილი თ. „კავკასიის მაცნე“ - სპეციალური გამოცემა 2 - თბილისი 2003 წ.
- [34] - სს „ხურო“, „ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია“- ქუთაისი, 2004 წ.
- [35] - საქართველოს კანონი „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“- თბილისი, 2005 წლის 2 ივნისი № 1596 -1;
- [36] - „დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“ - საქ. ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო, ბრძანება № 1/1254 - თბილისი, 2008 წლის 8 ივლისი.
- [37] - „ქალაქ ქუთაისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების წესები“ - თვითმმართველი ქალაქ ქუთაისის საკრებულოს დადგენილება № 153 - ქუთაისი, 2008 წლის 4 აპრილი.
- [38] - „სამშენებლო ნორმები და წესები- ქალაქმშენებლობა“-სნ და წ-2, სსრკ სახმშენი, 07.01. 89