

წიგნს ვუძღვნი ღერი პავლეს ძე გოშაძეს,
ჩემს მეუღლეს, საქართველოს დამსახურებულ
არქიტექტორს, ქუთაისის მესამე გენერალური
კვების ერთ-ერთ ავტორს, დაბადების 85-ე
წლისთავთან დაკავშირებით.

APOLON KUTATELADZE TBILISI STATE ACADEMY OF ART

KUTAISI
URBAN PLENNING
HERITAGE

Medea Abuladze

Tbilisi
2021

თბილისის აკოლონ ქუთათელაძის სახელობის სახელმწიფო სამხატვრო აკადემია

ქუთაისი

ქალაქგეგმარებითი მემკვიდრეობა

მედეა აბულაძე

თბილისი
2021

წიგნი „ქუთაისი - ქალაქგეგმარებითი მემკვიდრეობა“ განკუთვნილია არქიტექტურის და მომიჯნავე სფეროს საზოგადოებისათვის, ასევე სხვა დაინტერესებული მკითხველისათვის.

გამოცემას საფუძვლად დაედო საავტორო სადისერტაციო ნაშრომი „ქალაქ ქუთაისის არქიტექტურულ-გეგმარებითი განვითარება და მისი სამომავლო პერსპექტივები“ - თბილისი 2013წ.

დისერტაციის ხელმძღვანელი - არქიტექტურის დოქტორი ოთარ ნახუცრიშვილი. რეცენზენტები: - არქიტექტურის დოქტორი თამაზ ნათიძე, არქიტექტურის დოქტორი მედეა მელქაძე.

სადისერტაციო თემაზე მუშაობის პროცესში მნიშვნელოვანი ტექნიკური დახმარებისთვის დიდი მადლობა არქიტექტორ დავით გოშაძეს.

პატივისცემით და მადლიერებით მოვიხსენიებ ქუთაისის ცენტრალური არქივის გულისხმიერ კოლექტივს შერაბ კვბევაძის ხელმძღვანელობით დიდი დახმარებისთვის.

გამოცემის მომზადებაში ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერიის ადმინისტრაციულ სამსახურს მხარდაჭერისთვის.

დიზაინი: შპს „ბატაშ სტუდიო“
გოგა დემეტრაშვილი, ელენე გაბრიჩიძე
www.batash.ge



შოთა რუსთაველის საქართველოს ეროვნული სამეცნიერო ფონდი
Shota Rustaveli National Science Foundation of Georgia

აღნიშნული პროექტი განხორციელდა შოთა რუსთაველის საქართველოს ეროვნული სამეცნიერო ფონდის ფინანსური მხარდაჭერით (გრანტი № SP-21-193). წინამდებარე პუბლიკაციაში გამოთქმული ნებისმიერი მოსაზრება ეკუთვნის ავტორებს და, შესაძლოა, არ ასახავდეს ფონდის შეხედულებებს.

This project has been made possible by financial support from the Shota Rustaveli National Science Foundation of Georgia (Grant No SP-21-193). All ideas expressed herewith are those of the authors and may not represent the opinion of the Foundation itself.

სარჩევი

ნაწილი I

მეფის რუსეთის დროინდელი ქუთაისის კარტოგრაფიული და გრაფიკული წყაროების ისტორიულ – რეტროსპექტიული მიმოხილვა და ანალიზი.....	9
ქუთაისის 1872 წლის გეგმა	39
ხიდების როლი ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი განვითარების ისტორიაში.....	45

ნაწილი II

საბჭოთა პერიოდში შექმნილი გენერალური გეგმები – 1938, 1947, 1956 წლები	53
ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენერალური გეგმა- 1976 წ.....	65
ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის შესახებ	77
ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონა – (პროექტი) 1976 წ.	83
საქართველოს განსახლების რეგიონალური სქემა 1991-2001 წლებისთვის – 1978 წ.	86
ნახევარმილიონიანი ქალაქი „ლაზიკა“	91
ქუთაისის როლი საქართველოს სატრანსპორტო სქემაში. ქუთაისის საგარეო ტრანსპორტი	95
ქალაქგეგმარებითი პრაქტიკის და ქალაქმშენებლობითი საკანონმდებლო ბაზის ურთიერთ მიმართება მიმდინარე პროცესების ასახვით განსახილველ პერიოდში, ქ. ქუთაისის მაგალითზე	110
ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია - 2004 წ.	111
ქუთაისის ისტორიული ცენტრის რეაბილიტაცია I ეტაპი	116
გამოყენებული ლიტერატურა	121

КАРТА КУТАЙССКАГО УЪЗДА.

Масштабъ въ Англ. дюймъ 10 верстъ.



Волжаревъ, Статистическія данныя.



Худож. Литографія. Девстердика, Тифлисъ.

აპტორისაგან

წიგნის განხილვის საგანს წარმოადგენს ქალაქ ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი განვითარების ეტაპების ანალიზი, ისტორიული, სტატისტიკური და კარტოგრაფიული მასალების კვლევა, გრაფიკულ მასალაში შემორჩენილი ქალაქის ისტორიის წარმოჩენა, ვიზუალური მესხიერების გააქტიურება. რასაკვირველია, გვერდს ვერ ავუვლით და მცირე ისტორიული ექსკურსით შევხებით მის მრავალსაუკუნოვან ისტორიასაც.

წინამდებარე ნაშრომი მიზნად ისახავს ქალაქ ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი პროექტირების ისტორიის ფონზე განვაზოგადოთ ქალაქმშენებლობითი მეცნიერების განვითარების პრობლემები ქვეყანაში, წარმოვადგინოთ მოსაზრებები შემდგომ პერსპექტივებზე. აღნიშნული ნაშრომი საინტერესოა იმით, რომ ერთ მოცულობაში გაერთიანდა ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი პრაქტიკის თითქმის ყველა მნიშვნელოვანი ეტაპი 2000 წლამდე, რომელიც იძლევა საშუალებას გაანალიზებული იყოს რეალურად სასარგებლო გადაწყვეტილებები ქალაქისათვის.

წიგნში წარმოდგენილია ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი პროექტირების რამდენიმე პერიოდი: ქუთაისი – იმერეთის სამეფოს რუსეთთან შეერთების შემდეგ (ქუთაისის 1820, და 1833, 1844, 1872, 1909 წლის გეგმები).

ქუთაისი – საქართველოს გასაბჭოების და შემდგომ პერიოდში (ქუთაისის 1938, 1947, 1957, 1976 წლების განვითარებისა და რეკონსტრუქციის გენერალური გეგმები).

თითოეული პერიოდი ხასიათდება თავისებური პოლიტიკური და ეკონომიკური ურთიერთობების ფონით და საინტერესოა ქალაქგეგმარების თვალსაზრისითაც, რაც განაპირობებდა ქალაქის ტერიტორიალურ განვრცობას, განვითარებას და განაშენიანების ხასიათს. ასევე გაანალიზებულია ქალაქგეგმარებითი თეორიის, პრაქტიკის და საკანონმდებლო ბაზის ურთიერთმიმართება, მიმდინარე პროცესების ასახვით. წიგნში განხილულია საბჭოთა პერიოდში შექმნილი „საქართველოს სსრ განსახლების რეგიონალური სქემა 1991-2001 წლებისთვის“, სადაც ქუთაისს მინიჭებული აქვს განსახლების მსხვილი ჯგუფური სისტემის ცენტრის როლი.

ქალაქი ქუთაისი, როგორც ქვეყნის ე. წ. მეორე დედაქალაქი, მუდამ იყო ქვეყანაში მიმდინარე პროცესების ეპიცენტრში და აუცილებელია განისაზღვროს მისი დღევანდელი და სამომავლო როლი უკვე დამოუკიდებელი ქვეყნის სტატუსის განსახლების სქემაში, რომელზე მუშაობა უწყვეტად უნდა მიმდინარეობდეს.

დღეისათვის ქუთაისი არის „სრულიად სახეცვლილი, მაგრამ მაინც უცვლელი, ჯადოსნური და მარადიული ქალაქი“.- (ა. მორჩილაძე).

ქუთაისი მართლაც მარადიული ქალაქია.

ნაწილი I

მეფის რუსეთის დროინდელი ქუთაისის კარტოგრაფიული და გრაფიკული წყაროების ისტორიულ – რეპროსკეპტიული მიმოხილვა და ანალიზი

ქალაქების და განსაკუთრებით ისტორიული ქალაქების რეკონსტრუქციის და განვითარების პრობლემის გააქტიურება გლობალური ურბანიზაციის ეპოქაში ძალზე მნიშვნელოვანი და აუცილებელია, მაგრამ ამას წინ უნდა უსწრებდეს მრავალმხრივი მეცნიერული კვლევა ქალაქის ისტორიისა, მისი განვითარებისა და სტრუქტურული ფორმირებისა, რათა არ მოხდეს მისთვის დამახასიათებელი ფასეულობების გაფერძკრთალება ან დაკარგვა. განსაკუთრებით საპასუხისმგებლოა შეხება ისეთ ქალაქთან, როგორცაა ქუთაისი, „მარადიული ქალაქი“, ძველი ცნობილი სამყაროს განუყოფელი ნაწილი.

ქალაქი ქუთაისი, რომელიც უსსოვარ დროში ჩაისახა და მნიშვნელოვან ადგილს იკავებდა უძველეს რუკებზე და გზამკვლევებზე, ბევრი სხვა ქალაქების მსგავსად არ გამქრალა და დღემდე ინარჩუნებს კუთვნილ ადგილს მსოფლიო ქალაქებს შორის. დღეს ქუთაისი ტერიტორიული სიდიდის მიხედვით საქართველოს რიგით მეორე ქალაქია დედაქალაქის შემდეგ და მისი ფართობი 70 კვ.კმ-ია. ქალაქის განაშენიანებული კვარტლები ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ გრძელდება 7,9 კმ-ზე, ხოლო აღმოსავლეთიდან დასავლეთისაკენ 10 კმ-ზე.

ქუთაისი, როგორც აღვნიშნეთ, მიეკუთვნება უძველეს ქალაქთა რიგს და მისი ისტორია განუყოფელია ანტიკური სამყაროს, როგორც ლიტერატურის, ისე არქეოლოგიური და ქალაქთმშენებლობის ისტორიისა, საინტერესო ინფორმაციის მომცველია ასევე კარტოგრაფიული შემკვიდრება, ამიტომ მათი მრავალმხრივი შესწავლა და კვლევა მნიშვნელოვანია ჩვენი ქვეყნის იდენტობისა და როლის განსაზღვრისათვის მსოფლიოში. მრავალი ნაშრომი და წიგნია დაწერილი ქუთაისის შესახებ, მრავალი წერილობითი წყარო მოგვითხრობს ამ ქალაქის სილამაზესა და დიდებულებაზე, ცნობილია მითები მისი მეფეების ძლევა-მოსილებებზე და სიმდიდრეზე, მრავალი კვლევა არსებობს მისი სახელის წარმომავლობაზე, მკვლევართათვის ქუთაისი ყოველთვის იყო ამოუწურავი თემა და საინტერესო მრავალი მიმართულებით, მაგრამ ქალაქ ქუთაისის

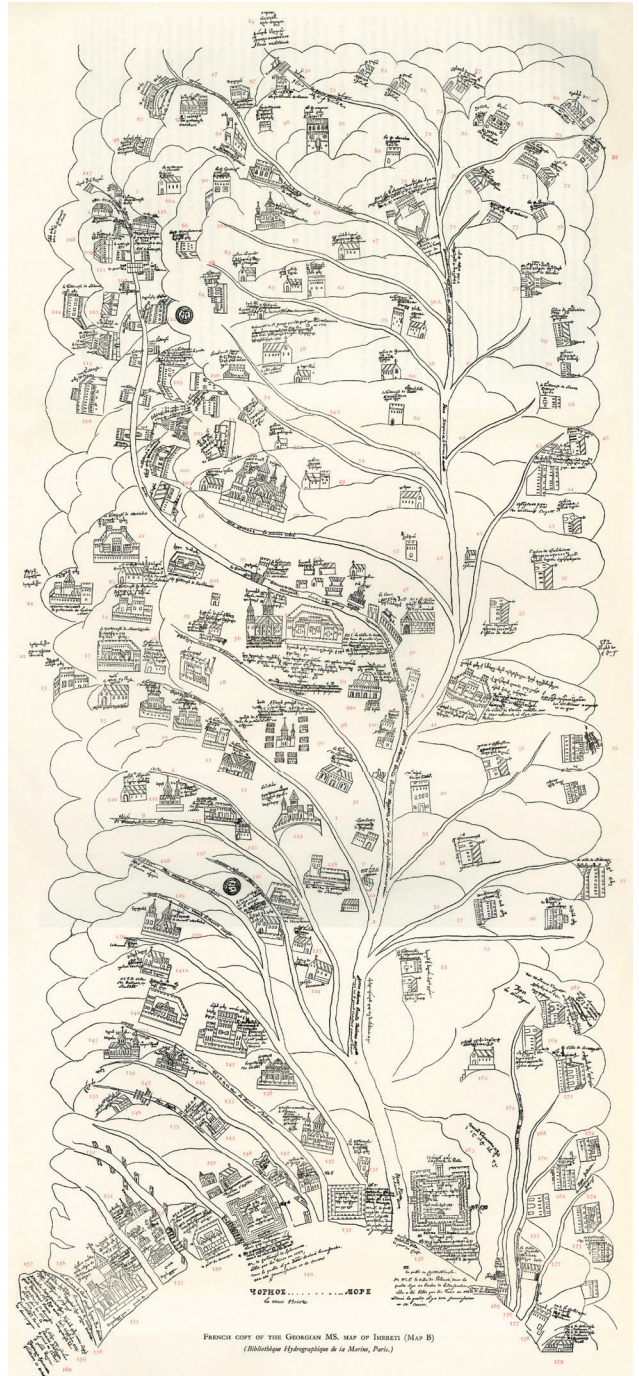
ქალაქგეგმარებითი მემკვიდრეობა დღემდე ნაკლებადაა შესწავლილი და გაანალიზებული. ამიტომ კვლევები ამ მიმართულებით უწყვეტად უნდა მიმდინარეობდეს, დღესაც და მომავალშიც, რაც მნიშვნელოვანია გარშემო მთელი რეგიონის განვითარებისათვის, ხოლო ქალაქის დღემდე შემორჩენილი არქიტექტურულ-გეგმარებითი პროექტების და გრაფიკული მასალის თანმიმდევრული გაანალიზება და შემაჯამებელი ხასიათის განმაზოგადებელი დასკვნების გაკეთება, ხელს შეუწყობს სამომავლოდ სწორი და სასარგებლო გადაწყვეტილებების მიღებას ქალაქისათვის.

პირველი შრომა, რომელიც მიეძღვნა ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი მიმართულების კვლევას ეკუთვნოდა არქიტექტორ თეიმურაზ ლომთაძეს და მოიცავდა პერიოდს 1975 წლამდე. მანამდე ეს თემა ზოგად კონტექსტში განხილულ იქნა ლ. სუმბაძის და ვ. ცინცაძის სტატიებში, რომელიც შეეხებოდა იმერეთის საცხოვრისების შესწავლას (1948 წ.), ვ. ბერიძის ნაშრომში „ქართული საბჭოთა არქიტექტურის ისტორია“ (1931-1933 წწ.), ნ. ჯანბერიძის მონოგრაფიაში „ქართული საბჭოთა არქიტექტურა“ (1971 წ.), უკვე შემდგომ ნ. ასათიანის ნაშრომში „ქართული საბჭოთა ქალაქმშენებლობა (1920-1930 წწ.)“ (1989 წ.), ასევე რ. ისაკაძის ნაშრომში „ქუთაისი XV – XVIII საუკუნეებში“ (არქეოლოგიური მასალების და ისტორიული წყაროების მიხედვით) (2006 წ.), დ. ხოშტარიას საერთო რედაქციით გამოცემულ წიგნში „საქართველოს ქალაქების ურბანული განვითარება 1801-1918 წლებში“ (2019 წ.).

ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი მემკვიდრეობის გაცნობისათვის, ძალზე მნიშვნელოვანია მასთან დაკავშირებული კარტოგრაფიული მემკვიდრეობის და გრაფიკული მასალის გაანალიზება, ასევე ტოპოგრაფიული წყაროების განხილვაც, რადგან ტოპოგრაფია ყველა რუკის პირველწყაროა.

ქართული კარტოგრაფიის საწყისები უძველეს დროში იკარგება. ამ აზრს დამაჯერებელს ხდის XVIII საუკუნის პირველი პროფესიონალი გეოგრაფიის მცოდნე პროფესორის კარლ რიტერის (1779-1859 წ.) მითითება, რომ „**კარტოგრაფიული ხელშეწყობის პატივი სრულიადაც არ მიეკუთვნება მცირე აზიის ბერძნებს, იგი უფრო ადრე ჰქონდათ ხმარებაში კოლხეთის მოგზაურ ვაჭრებს ... აპოლონ როდოსელის (III ს. ჩვ. ერამდე) მიხედვით, კოლხებმა ძველთაგანვე შეისწავლეს თავისი წინაპრებისაგან მოგზაურობისათვის სახმელეთო და საზღვაო გზების ფირფიტებზე გამოსახვის ხელშეწყობა. ეს ფირფიტები პირველად ქვისგან იყო გაკეთებული, შემდეგ კი ხისგან; მათ ეწოდებოდათ კირბები**“.¹ მათზე დატანილი იყო უძველეს ეპოქაში ცნობილი ყველა გზა, წყლისა და ხმელეთის საზღვრები.

როგორც ცნობილია, XVIII საუკუნის დასაწყისში სულხან-საბა ორბელიანმა საფრანგეთში, სადაც გეოგრაფიის სამეცნიერო საზოგადოებას მნიშვნელოვანი ადგილი ეჭირა, ჩაიტანა ქართული კარტოგრაფიული მასალები, რაც საფუძვლად დაედო 1723 წელს პარიზში გამოცემულ „კავკასიისა და კასპიისპირეთის რუკას“, რომლის ერთ-ერთ ავტორად თვით სულხან-საბა ორბელიანი აღიარებული. აქვე აღმოჩნდა 1737 წელს ტიმოთე ვაბაშვილის დასავლეთ საქართველოს რუკის პირიც, რომლის ზომებია: 184 x 78 სმ. დედანი შესრულებულია ფერებში.² (სურ. 1, 2)



სურ. 1. და 2.
 ტიმოთე ვაბაშვილის
 1737 წლის რუკა A და B

„XVIII საუკუნის იმერეთისა და კონკრეტულად ქუთაისის ისტორიისათვის სრულიად განსაკუთრებული მნიშვნელობის პირველწყაროს წარმოადგენს რუსეთის საიმპერატორო კარზე გაგზავნილი იმერეთის მეფე ალექსანდრე V-ის დაკვეთით ტიმოთე გაბაშვილის მიერ 1737 წელს შესრულებული ლიხთ-იმერეთის რუკა. პირველ ყოვლისა იგი წარმოგვიდგება, როგორც ერთ-ერთი უადრესი ქართული კარტოგრაფიული ძეგლი და რაც ჩვენთვის განსაკუთრებით საყურადღებოა, შეიცავს ფასდაუდებელ ცნობებს XVIII საუკუნის შუახანების (და ეს ცნობები თამამად შეგვიძლია გამოვიყენოთ წინა და მომდევნო ეპოქებისთვისაც) ქუთაისის ტოპოგრაფიის, ქალაქგეგმარების, ქალაქის ცალკეული ნაწილების, გამაგრების სისტემის, საერო, სასულიერო და საკომუნიკაციო ნაგებობების შესახებ.“³

„1954 წელს საქართველოს სახ. მუზეუმის ხელნაწერთა განყოფილებამ მოსკოვის ცენტრალური სამხედრო-საისტორიო არქივიდან მიიღო ლიხთ-იმერეთის რუკის ფოტოფირი (კატალოგში გატარებულია № 164 – ით), რომელიც 12 ფურცლისაგან შედგებოდა და წარმოადგენდა დედნის ზომას. ამ რუკისათვის დიდიხანია მიუქცევიათ ყურადღება უცხოურ, რუსულსა და ქართულ სამეცნიერო ლიტერატურაში. პირველად იგი მოიხსენია **გამბამ**, რომელმაც ეს რუკა შეიტანა თავის წიგნში „მოგზაურობა კავკასიაში“.⁴

ჟაკ ფრანსუა გამბა იყო საფრანგეთის კონსული რუსეთში და 1821-1831 წლების „ამიერკავკასიაში შეღავათიანი ვაჭრობისა და ტრანზიტის“ შესახებ კანონის მთავარი ინიციატორი. 1822 წელს ის ქუთაისში იმყოფებოდა. 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 – ჩერქეზებთან და აფხაზებთან, კოლხიდაში, სომხეთში და ყირიმში“, რომელიც გამოსცა ორ ტომად საფრანგეთში, დაურთო რუკები და ჩანახატები.⁵

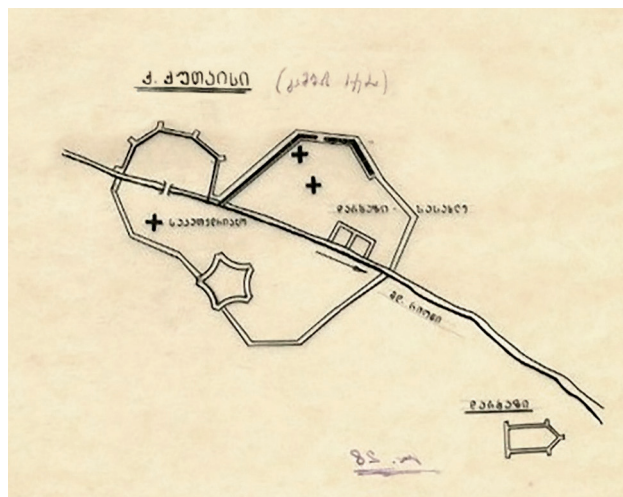
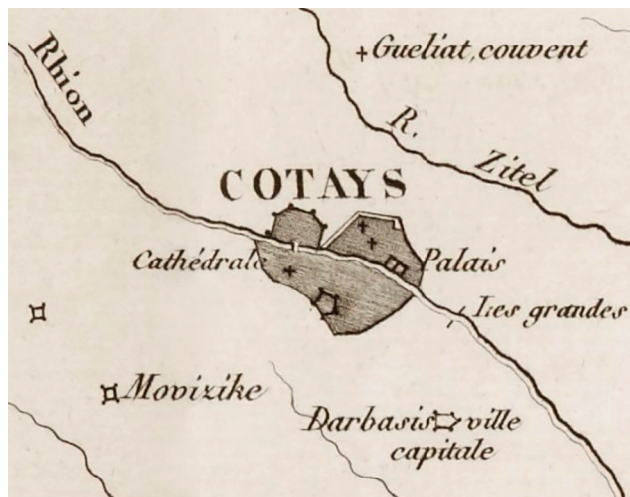
ჟაკ ფრანსუა გამბა დამკვიდრდა ქუთაისში, აქ მან სავაჭრო დაწესებულებების მოწყობის პირობით მეფის ნაცვლისაგან მიიღო მიწა. შეისყიდა იმერეთის მეფეებისეული დიდებული აჯამეთის ტყის ნაწილი (16 ათასი დესეტინა) რაციონალური მეურნეობის მოსაწყობად და გახდა უმსხვილესი მიწათმფლობელი. მან დაისაკუთრა დასავლეთ საქართველოში საუკეთესო მიწები და ხე-ტყით ვაჭრობას მიჰყო ხელი. ასევე საფრანგეთიდან ჩამოიყვანა მთელი კრებული მებაღეების და მებოსტნეებისა, მეურნეობების გასამართად. შესაძლოა სწორედ მათი დამსახურებაა, ვარდის კულტურის გავრცელების გამო, „სავარდო“ ქალაქი რომ შეერქვა ქუთაისს.

გამბას მონაცემებით ამ პერიოდისთვის ქუთაისში 1600 მცხოვრები იყო (ჯარის ნაწილების გამოკლებით).

ლიხთ-იმერეთის 1737 წლის რუკა (სურ. 3) გამბას გადმოუბეჭდავს საფრანგეთის საზღვაო არქივის პირიდან სათაურით „სისტემა რიონის დინებისა ფაზისში“.

მოპირდაპირე
მხარეს:

სურ. 3.
ჟაკ ფრანსუა გამბა,
1822 წ. – ტიმოთე
გაბაშვილის
1737 წლის რუკის
ჰიდროგრაფიული
ასლი სათაურით –
„სისტემა რიონის
დინებისა ფაზისში“



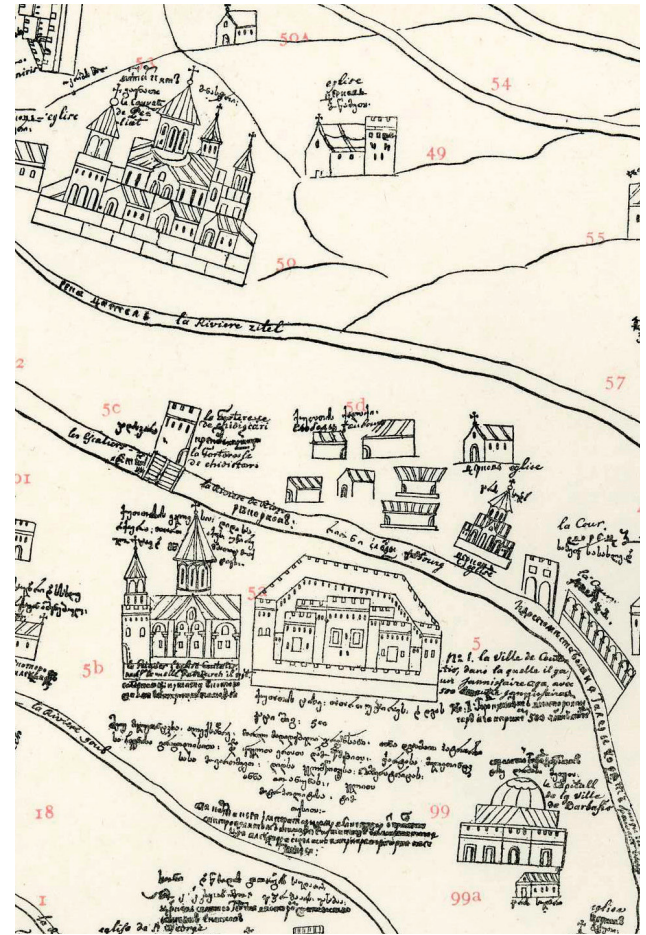
სურ. 4. და სურ. 5.
ამონარიდი 1737 წლის
გამბას რუკიდან, იგივე
თარგმნილი ქართულად
არქიტექტორ
თ. ლომთაძის მიერ

რუკას დართული აქვს წარწერა ფრანგულად: „ეს რუკა თარგმნილია ქართული და რუსული ორიგინალიდან, რომელიც ინახება საზღვაო არქივში პარიზს. იგი გაიგზავნა იმერეთის მეფე ალექსანდრეს მიერ რუსეთის იმპერატორთან და წარედგინა მის უდიდებულესობას, ტიმოთე ქუთათელ-მიტროპოლიტისაგან სანკტპეტერბურგში 1738 წლის 8 ივლისს“.⁶

უადრესი გრაფიკული საბუთი დასავლეთ საქართველოსი არის ტიმოთე გაბაშვილისეული 1737 წლის რუკა, რომელზეც ქუთაისის ძირითადი ნაწილებია მინიშნებული, მაგრამ მათი განლაგება და ურთიერთშეფარდება ზუსტი არ არის, გამოსახულებაც სრულიად პირობითია.

გამბასთან წარმოდგენილი რუკა ჰიდროგრაფიულია და საკმაოდ ნაკლული, ჩამატებულია, ან ზოგან შემოკლებულია წარწერები, რაც სავარაუდოთ თვით ფრანსუა გამბას მიერ თავისი ინტერესების საჭიროებისამებრ აქვს შესრულებული. მიუხედავად იმისა, რომ გამოსახულებით და ურთიერთშეფარდებით რუკა სრულიად პირობითია, მაინც ძალზე მნიშვნელოვანია, რადგან წერილობით ტექსტებთან ერთად იძლევა ბევრ საინტერესო ინფორმაციას. რუკაზე დატანილია ქუთაისის გეგმა, რომელიც ქუთაისის პირველი გრაფიკული სურათია და საკმაოდ სქემატურია, აღნიშნულია საკათედრო (ბაგრატის ტაძარი) და ხუთქიმიანი მცირე გალავანი, მიდგმული ციხე-ქალაქის შიგა მხრიდან; ხიდი რიონზე, რომელიც „ხიდის კარით“ შედის გალავანში, ასევე ორი ეკლესია და მეფის დარბაზი-სასახლე. ტექსტიდან სჩანს, რომ რუკა უშუალოდ ალექსანდრე V-ის (1720-1752 წ.) შეკვეთითაა შესრულებული და აღნიშნავს 1737 წლის პერიოდის ქუთაისის სურათს. სქემაზე ქალაქი სრულად გალავნითაა შემოსაზღვრული და განლაგებულია მდ. რიონის ორივე მხარეს. (სურ. 4 და 5)

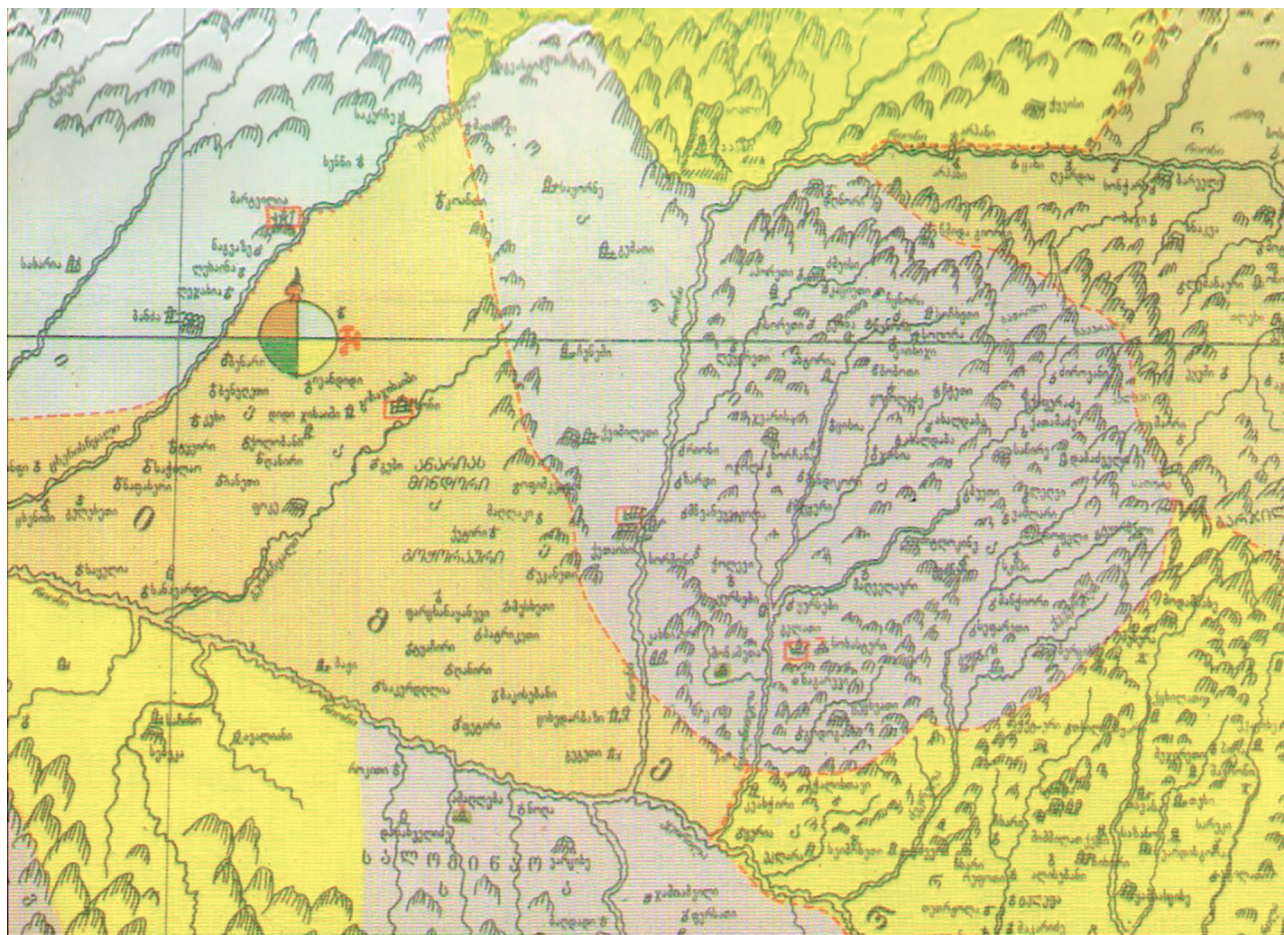
გამბა გარდაიცვალა 1833 წელს ქუთაისში. „მას დარჩა ერთად-ერთი მემკვიდრე, ქალიშვილი შარლოტა გამბა, რომლის შთამომავალნი ახლაც ცხოვრობენ ქუთაისში.“ – ამის შესახებ ვკითხულობთ ნიკო ნიკოლაძის ავტობიოგრაფიულ თხზულებაში, სადაც მას დაწვრილებით აქვს აღწერილი ძველი ქუთაისი:



„იმ დროს ქუთაისი სულ სხვა ყოფილა. მარტო ძველი ქალაქი გორაზე, დანგრეულ ციხის და ბაგრატიის ტაძრის გარშემო მჭიდროდ ჩაითვლებოდა, შენობა შენობაზე მიკრული იყო, ეზო-ეზოზე. აქ სამღვდელთების მართველობა სახლობდა, ... ამ ძველ ქალაქს, როგორც ძველ ციხეებს, ერთობ ძნელი მისადგომი გზა ჰქონდა ყველა მხრივ: დასავლეთით, ვაკე-იმერეთიდან, ამ გორაზე მიდგომა მარტო „ხორხით“ შეიძლებოდა, ... რომელიც კლდეში გამოკვეთილი იყო მთის კედლებზე, რიონის მარჯვენა ნაპირით, სადაც შემდეგ, 1859 – 1860 წ., მთელი ფერდობი ლალმებით ჩათალეს და გზატკეცილი გაიყვანეს თეთრი ხიდიდან ძველ ჩანგრეულ ხიდემდე.“⁷ ტიმოთე გაბაშვილის 1737 წლის რუკა გამოიყენა ასევე აკადემიკოსმა ივ. ჯავახიშვილმა თავის შრომაში „ქალაქები და საქალაქო წყობილება 17-18 სს. საქართველოში“. ლიხთ-იმერეთის ქალაქის ნიმუშის საჩვენებლად მან გამოიყენა ქუთაისის სურათი, ამონარიდი რუკიდან A. (სურ. 6) იგივე ნიმუში რუკიდან B. (სურ. 7)

ამ ფოტოზე გამოხატულ ქუთაისს, ვახუშტი ბაგრატიონის აღწერაც ემთხვევა: – „ზეით ქალაქი ქუთაისი, რიონის გაღმა-გამოღმა ... არს ციხე, და ციხიდან ხიდი რიონსა ზედა. აქა არს სასახლე მეფეთაგან, დიდშენი შვენერიად, რიონსა ზედა

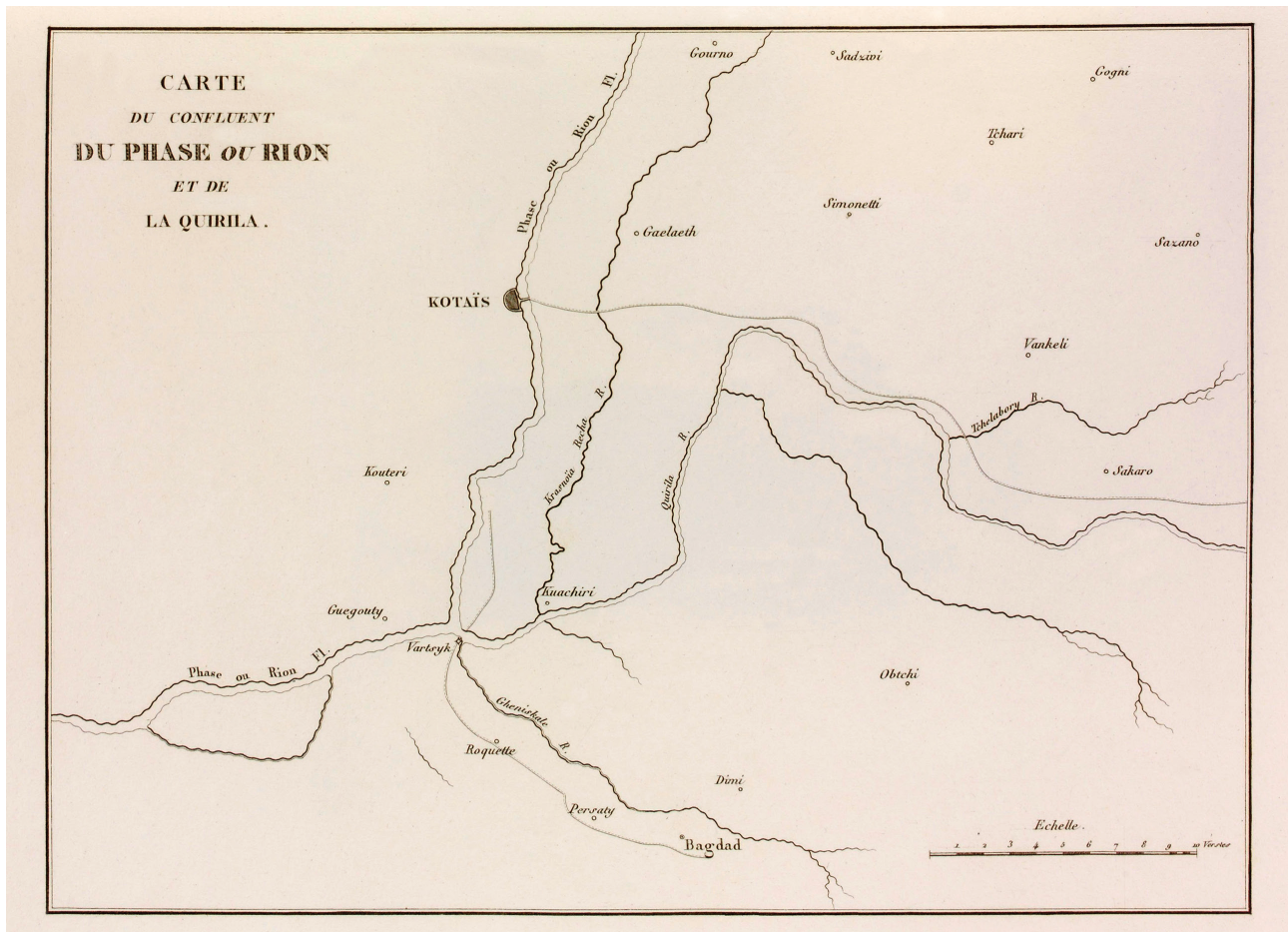
სურ. 6. და სურ. 7. ქალაქი ქუთაისი. ტიმოთე გაბაშვილის 1737 წლის რუკის დეტალი, რუკებიდან A და B



სურ. 8.
ფრაგმენტი ვახუშტი
ბაგრატიონის
იმერეთის რუკიდან.
1745 წ.

წაკიდებული ასპარეზი მოზღუდვილი ვარჯაჲ ჯანდრით.⁸ რუკაზე პირობითად გამოხატული ხეებიდან თავისი ზომით გამოკვეთილად ხაზგასმულია ორი მაღალი ჭადრის ხე „ოქროს ჩარდახის“ მახლობლად. „ოქროს ჩარდახის“ ეზოს დღესაც ამშვენებს ხეთა პატრიარქად წოდებული ჭადრის ხე.

ქართული კარტოგრაფიული აზროვნების ისტორიას ღრმა კვალი დაამჩნია გამოჩენილი ქართველი მეცნიერის, სახელმწიფო მოღვაწის, ისტორიკოსის, გეოგრაფის, კარტოგრაფის და დიდი განმანათლებლის **ვახუშტი ბაგრატიონის** მოღვაწეობამ. ის გვევლინება, როგორც მსოფლიო დონის კარტოგრაფი. მან შეადგინა საქართველოს და მისი მომიჯნავე ქვეყნების ორი ქართული გეოგრაფიული ატლასი, რომელიც წარმოადგენს კავკასიის ერთი ნაწილის პირველ დეტალურ, საკმაოდ მსხვილმასშტაბიან და თავისი დროისათვის ზუსტ კარტოგრაფიულ გამოსახულებას. თავისი პირველი ატლასი მან შექმნა 1735 წელს და წარმოდგენილი იყო 8 რუკით, რომელთა ნაწილი დაკარგულია. ამავე პერიოდში ატლასი ითარგმნა ფრანგულ და რუსულ ენებზე. თავისი მეორე ატლასი, რომელიც 19 რუკისაგან შედგებოდა ვახუშტიმ 1742 – 1745 წლებში შეადგინა. 1745 წლის ატლასის რუკები ვახუშტი ბაგრატიონს თავისსავე ძირითად გეოგრაფიულ თხზულებებში – „აღწერა

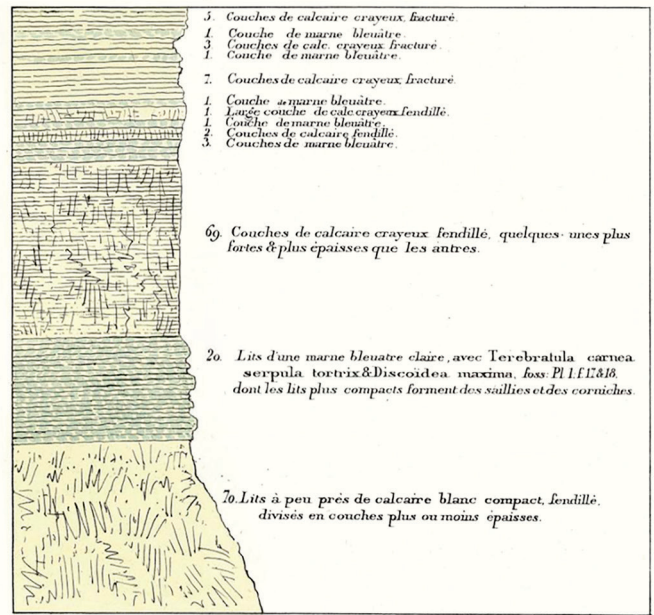
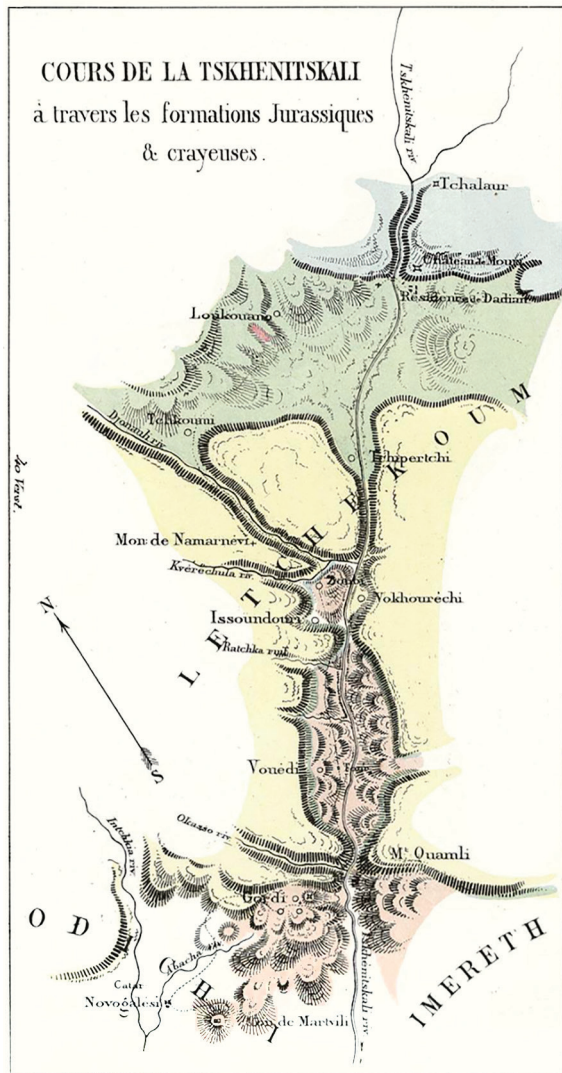


სამეფოსა საქართველოსა“- ში მოუთავსებია. ჩვენთვის საინტერესო აღმოჩნდა ვახუშტის 1745 წლის ატლასის იმერეთის რუკის ფრაგმენტი, სადაც გამორჩეულად არის აღნიშნული ქუთაისი და ხვამლის მთის მასივი და მინიშნება „ქვაბი“. (სურ. 8)

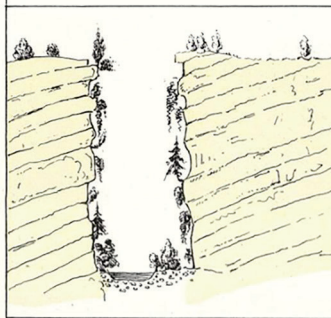
აღსანიშნავია, რომ ვახუშტი ფრიად საინტერესო ცნობებს გვაწვდის საქართველოს მღვიმე-გამოქვაბულების შესახებ, ადგენს მათ მდებარეობას, დანიშნულებას და სხვ. რუკების შედგენის დროს ვახუშტის ხელთ ჰქონია, როგორც თვითონვე ამბობს, შემოკლებული რუკები საქართველოსი, სხვადასხვა წყარონი, ამას გვიმტკიცებს თვით ვახუშტისავე „შესავალი“: „**ვამცნებთ მკითხველსა, რათა გონიერად ისმინოს მან თქმული ჩვენი, რამეთუ, ვინადგან დავსახენით ქარტა ანუ რუკანი საქართველოსა ანუ ივერიისანი, რომელსა ხაზვიდენ მცირედ და არა ჯერღვანად და ჩვენ სრულად წინადავდევით**“. მაშასადამე, მცირედ და არა ჯერღვანად დახაზული რუკა, ვახუშტის გაუსწორებია და განუვრცია.⁹

ხვამლის მთა გარკვევით იკითხება ასევე გეოლოგიური კვლევის რუკაზე, რომელიც ჩადებულია დიუბუა დე მონპერეს ექვს ტომიან ნაშრომში „მოგზაურობა კავკასიის გარშემო“, რომელსაც ახლავს ატლასი, მრავალი ჩანახატი და სქემები, საინტერესოა ასევე ჟაკ ფრანსუა გამბას ჰიდროგრაფიული რუკა. (სურ. 9)

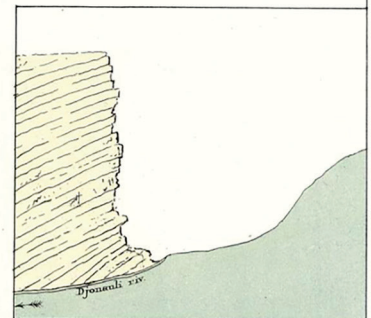
სურ. 9.
ქუთაისი,
ჰიდროგრაფიული
რუკა „ფაზისის, ანუ
რიონის და ყვირილას
შეერთების რუკა“
ჟაკ ფრანსუა გამბას
ალბომიდან - 1826 წ.



Coupe de l'Étage supérieur de la Craie au Monastère de Saiermi



Coupe du vallon du Djonauli dans l'Étage supérieur de la craie.



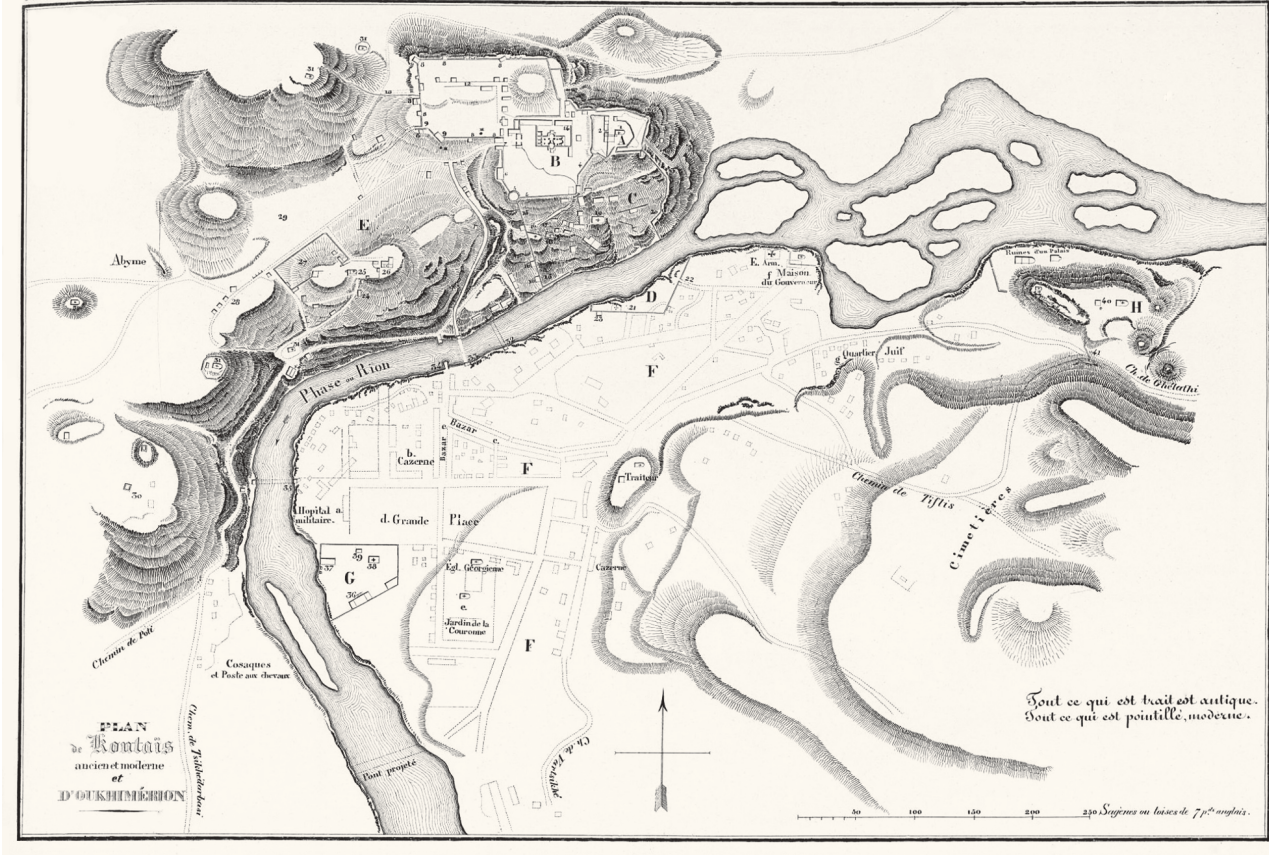
Cours du Djonauli entre l'Étage supérieur de la craie & l'Étage moyen.

COUPES & PLANS GÉOLOGIQUES DU BASSIN DE LA COLCHIDE.

სურ. 10.
„კოლხეთის აუზის
ჭრილები და გვეგები“,
„მდ. ცხენისწყლის
გაყოფებაზე,
იურული პერიოდის
ფორმაციები და
ცარციანები“ –
ამონარიდი დიუბუა
დე მონპერე
გეოლოგიური
რუკიდან.
1834-1838 წ.

განსაკუთრებით დიდ ინტერესს იწვევს ატლასი, რომელიც შეიცავს რუკების ხუთ სერიას, დალაგებულს თემატურად. ლენხუმის გეოლოგიურ რუკაზე აღნიშნულია ხვამლის მთის მასივი წარწერით “Quamli”. (სურ. 10)

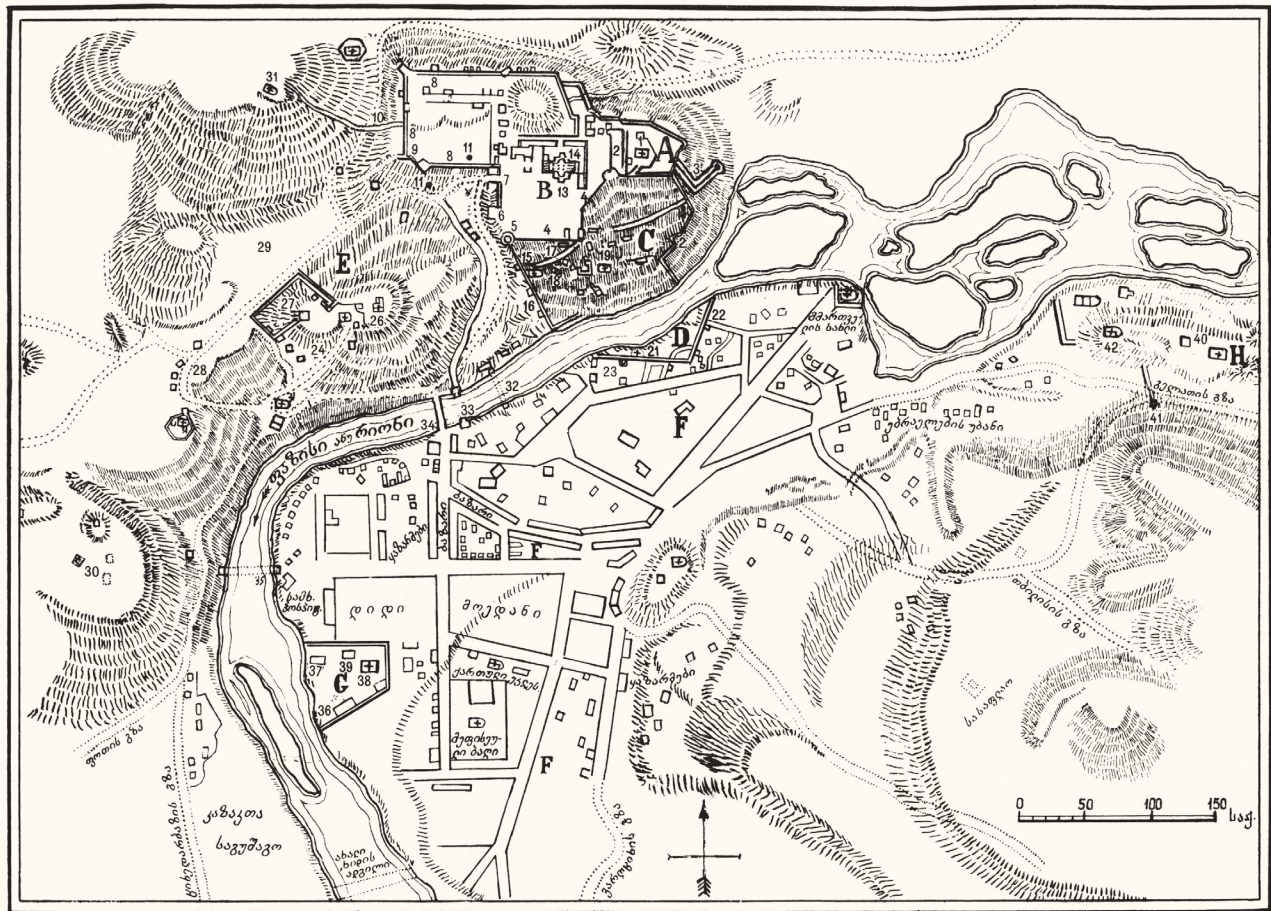
დიუბუა დე მონპერე იყო შვეიცარიელი წარმოშობის ფრანგი მოგზაური, გეოლოგი, ეთნოლოგი და არქეოლოგი, რომელმაც მეტად საინტერესო ცნობები დაგვიტოვა XIX ს-ის 30-40-იან წლების ქუთაისზე. მან აღწერა და გულმოდგინედ შეისწავლა იმდროინდელი ქალაქი, ძველი ქუთაისის ციხე-სიმაგრის, სასახლეების და სხვა ნაგებობათა ნანგრევები და მათი ადგილსამყოფელი გადაიტანა გვეგმაზე. ცნობები, ზუსტი აღწერილობა და რაც მთავარია გვეგმა, ქალაქ-გვეგმარებითი დოკუმენტი, რომელსაც დღემდე არ დაუკარგავს პირველწყაროს



მნიშვნელობა. ეს გეგმა ქუთაისის ისტორიაზე მომუშავე არაერთ მკვლევარს (ვ. ბერიძე, ნ. ბალანჩივაძე, პ. ვაჭრიძე, მ. ნიკოლეიშვილი, გ. გაბუნია, შ. მესხია, ვ. ჩაკვეტაძე, ვ. ჯაოშვილი, ო. ლანჩავა, ა. გაბრიძე, გ. ბოგვერაძე, მ. კეზევაძე და სხვა) აქვს გამოყენებული და ინტერპრეტირებული. 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 მარი-ფრედერიკ დიუბუა დე მონპერემ, საკმაო სიზუსტით არის შესრულებული და უნიკალურია.¹⁰ (სურ. 11)

სურ. 11.
დიუბუა დე მონპერეს
შიერ 1834 წელს
შედგენილი ქუთაისის
გეგმა

1889 წელს ქართველმა მკვლევარმა ვახტანგ ჯაოშვილმა გამოსცა მნიშვნელოვანი შრომა-მონოგრაფია „ქუთაისი“ (ეკონომიკურ – გეოგრაფიული გამოკვლევა), სადაც ჩადებულია კობირებული ეს რუკა ქართული თარგმანით, რითაც შეასრულა ბევრი მკვლევარისთვის, მათ შორის ქალაქგეგმარების სპეციალისტებისთვის უმნიშვნელოვანესი სამუშაო.¹¹ (სურ. 12)



სურ. 12.
 დიუბუა დე მონპერეს
 1834 წლის რუკა,
 თარგმნილი
 ვ. ჯალაშვილის მიერ.
 „ქუთაისი“. 1989 წ.

A. ციხე – სიმაგრე უქიმერიონი.

1. ციხის ეკლესია, 2. ლაბთა 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 გაცვანილი წყალსადენი, 11. ქვებით ამოშენებული ტყები, 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 კარები, 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. გაუმავრებელი 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 გვერდზე)

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

მიგვაჩნია, რომ ზემოთხსენებულ და მსოფლიო კარტოგრაფიულ რუკებზე ქართულ მკვლევართა მუშაობა უწყვეტად უნდა მიმდინარეობდეს, რადგან მათში ბევრი საინტერესო ინფორმაციის მოძიებაა შესაძლებელი ჩვენი ქვეყნის შესახებ.

ასეთი კარტოგრაფიული მემკვიდრეობის მქონე ქვეყანაში, კარტოგრაფია ერთ-ერთ წამყვან მეცნიერულ მიმართულებად უნდა იყოს მიჩნეული, რადგან მოსაძიებელია გაბნეული ძვირფასი კარტოგრაფიული მემკვიდრეობა და მათზე პერმანენტული მუშაობაა საჭირო.

არანაკლებ მნიშვნელოვანია მუდმივი მუშაობა ადრინდელი ეპოქის უცხოურ რარიტეტულ ლიტერატურულ წყაროებზე, საჭიროა ანტიკური ეპოქის ლიტერატურის პროფესიონალური თარგმანების შესრულება, ელექტრონული ვერსიების შექმნა, რომ ისინი ხელმისაწვდომი იყოს მკვლევართათვის და ფართო საზოგადოებისათვის. ძველი კოლხეთი, ცნობადი სამყაროს განუყოფელი ნაწილი იყო, შესაბამისად ძვ. წ. ა. VI–V სს-ის ბერძენი ისტორიკოსების (ჰეკატე მილეტელის, სკილაქს კარიანდელის და სხვათა) ცნობები კოლხეთის და ქუთაისის შესახებ, ძალზე მნიშვნელოვანია, ისინი ადასტურებენ, თუ რა ღრმა ფესვები აქვს ამ ქალაქის წარმოშობას.

ძველი ქალაქების დაარსების ისტორიები ერთმანეთს წააგავს და გამოიხატება უპირველეს ყოვლისა რელიეფის გამოყენებაში თავდაცვითი მიზნებისთვის, ასევე მათი სიახლოვით სავაჭრო გზებსა და გზაჯვარედინებთან და ა. შ. ჯერ კიდევ მონათმფლობელურ ეპოქაში ჩასახული ქუთაისიც არ არის გამონაკლისი, ქუთაისის გეოგრაფიული მდებარეობა ამას მოწმობს.



სურ. 13.
სომლის მთა.
ავტორი ვურამ
ხარშილაძე

სურ. 14.
სომლის მთის
ფრაგმენტი

ქუთაისი განაშენიანებულია ვაკე და მთაგორიანი რელიეფის შესაყარზე, მაღალი მთებიდან მომდინარე რიონის (ფაზისის) ნაპირებზე, რომელიც ქალაქთან უკვე მდორედ მოედინება და ძველი დროის მცირე ზომის ნაგებობათვის სანაოსნოდაც გამოდგებოდა. ასე უკავშირდებოდა შავი ზღვის ნავსადგურებსაც. ქუთაისი უდიდეს როლს ასრულებდა, როგორც ძველი კოლხეთის დედაქალაქი, სადაც სანაოსნო კავშირების გარდა, გადიოდა სახმელეთო საქარავნო გზებიც. ქალაქში ვითარდებოდა ვაჭრობა, ალებ-მიცემობა.

უძველესი მითის თანახმად სწორედ ზღვით შემოვიდნენ „არგონავტები“ კოლხეთში, განთქმული მეფე აიეტის მდიდარ ქვეყანაში, რათა დაპატრონებოდნენ „ოქროს საწმისს“. ამ უძველესმა მითმა „არგონავტების“ შესახებ, ასახვა ჰპოვა აპოლონიოს როდოსელის პოემაში „არგონავტიკა“ ძვ. წ. ა. III ს-ში და უთუოდ ეყრდნობოდა ჩვენამდე ნაწილობრივ მოღწეულ უფრო ადრინდელი ეპოქის ცნობებს კოლხეთის და ქუთაისის შესახებ.¹² პოემაში ვკითხულობთ: – **„დასრულდა! მოვედით კოლხეთს! აგერ ფაზისის შესართავიცა“... „ჭელიოს ღმერთის შვილად იტყვიან ძღვევამოსილი კოლხეთის მეფეს, და მზის ღვთაების შვილის გარშემო ცხოვრობს კოლხების ურიცხვი ტომი“.**

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

აპოლონიოს როდოსელი ჩვენთვის პირველი წყაროა, რომელიც ფაზისის სათავეებს ამარანტების მთებში მოიხსენიებს. ამარანტების მთებად, სავარაუდოა გულისხმობს ფაზისის (რიონის) სათავეს – რაჭის კავკასიონის **ფაზის მთას**, რომელსაც ქართულ გეპირსიტყვაობაში ამირანის მთას – **„ამირანმთას“** უწოდებენ. თქმულების თანახმად აქ მოესმათ არგონავტებს პრომეთეს გმინვა, რომელიც კავკასიის ერთი მთის გამოქვაბულში მიაჯაჭვეს ღმერთებმა ადამიანებისთვის ცეცხლის ჩამოტანის გამო. მითოლოგიური პრომეთეს სახე სრულად იდენტურია ქართული მითოლოგიური გმირი ამირანისა, რომელიც კავკასიის მაღალ მთებშია



H. B. a. 2. mai.

Lith. de Nicolet & Neuchâtel (Suisse)

Helmut in. lap.

GROTTE DE GVIMÉ, AU BORD DE LA KVIRILA, (IMÉRETH)

მიჯაჭვეული ადამიანებისთვის ცეცხლის მოპოვებისთვის. გამოითქვა მოსაზრებები, რომ ეს მთა ხომ არ არის იდუმალებით მოცული „ხომლის“ (ხვამლის) მთა, რომელიც ჩრდილოეთის მხრიდან ზვიადად გადმოჰყურებს ქუთაისს და ერთი შეხედვით, მართლაც მიაგავს გველეშაპს, რომელიც დარაჯობდა „ოქროს საწმისს“. (სურ. 13, 14, 15)

ქუთაისიდან ხვამლის მთა კარგად მოჩანს და ულამაზეს ფონს უქმნის ქუთაისს და ბაგრატიის ტაძარს. თუ გავითვალისწინებთ ქუთაისისა და მისი მიდამოების რელიეფის ერთ-ერთ მთავარ თავისებურებას, ფართოდ გავრცელებულ კარსტულ მოვლენებს: ქალაქში და მოსაზღვრე ტერიტორიებზე მიწისქვეშა მღვიმეებს, ბუნებრივ გამოქვაბულებებს, სხვადასხვა სახის ძაბრებსა და ჭებს („წავარამებს“), კარსტის ერთ-ერთ საინტერესო მოვლენას, როცა მდინარეები იკარგებიან და შემდეგ კვლავ ზედაპირზე ამოდიან, შესაძლებელია ერთ დღეს მართლაც აღმოვჩნდეთ ძალზე საინტერესო აღმოჩენის მოწმენი – ხვამლის მთის საიდუმლოს გამჟღავნებისა, რომლის მიმდებარედ ზედაპირული არქეოლოგიური კვლევებითაც

სურ. 15.
ჩანახატი დიუბუა დე მონპერეს ალბომიდან. 1834 წ. წარწერა იუწყება: „მღვიმეების ნაშთები (ნანგრევები) ყვირილას ნაპირზე (იმერეთი)“. ძალიან წააგავს ხომლის მღვიმეებს



სურ. 16.
ბაგრატის ტაძრის
ნანგრევების ფოტო



სურ. 17.
ბაგრატის ტაძრის
ნანგრევები. გრაფიკა,
ილუსტრირებული
თ. ტელიორის მიერ.
გრაზირება ა. კოლის
მიერ. 1880 წ.

დასტურდება აქ უძველესი მაღალგანვითარებული ცივილიზაციის არსებობა. აღსანიშნავია, რომ ქუთაისიდან ხვამლისკენ მიმავალ ხეობაში და მიმდებარედ მრავლადაა განფენილი უძველესი ნანგრევების ნაშთები. ბუნებრივია, ურთიერთკავშირი უძველეს ქუთაისთან ძალზე მჭიდრო იქნებოდა, ვახუშტის ცნობით, აქ ყოფილა ქართველ მეფეთა განძთსაცავიც.

ქუთაისმა დაარსებიდანვე მიიღო განსაკუთრებული მნიშვნელობა, ვინაიდან ის აერთიანებდა დასავლეთისა და აღმოსავლეთის საქარავნო გზებს, ამიტომ მის ხელში ჩასაგდებად ბრძოლა მას თანსდევს მთელი ისტორიის მანძილზე.

ქუთაისის ქალაქგვეგმარებითი მემკვიდრეობის გრაფიკულ მასალასთან ერთად, სრული სურათის წარმოჩენისათვის, საინტერესოა მივადევნოთ თვალი ქალაქის ისტორიის მნიშვნელოვანი ეტაპების განხილვას, ჩანაწერებს ქართველი და უცხოელი მოგზაურების ტექსტებიდან. მე-17 და მე-18 საუკუნის წერილობით წყაროებში არსებობს მისიონერთა, დიპლომატთა მოგონებები, ასევე შესწავლილია მონოგრაფიებში, გაშუქებულია მისი ისტორიული, ეკონომიკური, გეოგრაფიული და განვითარების სხვა საკითხები. ჩავრთავთ მხოლოდ მცირე ამონარიდებს ციტატების სახით ამ ლიტერატურული წყაროებიდან.

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 კოტიაიონის ციხე.

VIII საუკუნის 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 საუკუნის მიწურულს ბაგრატ III სრულიად საქართველოს მეფე გახდა. მისი ძალისხმევით აშენდა და **1003 წელს იკურთხა ქართული კლასიკური არქიტექტურის შესანიშნავი ძეგლი – ბაგრატის ღვთისმშობლის მიძინების ტაძარი და მაშინვე გახდა ქუთაისის სიმბოლო.** მის შესახებ უამრავი ისტორიული ცნობა, მეცნიერული კვლევა, ჩანაწერი, ჩანახატი, ფოტო და გრაფიკული მასალა



არსებობს. წარმოვადგენთ შედარებით ნაკლებად ცნობილ ფოტოებს, რომელნიც მიუხედავად აქ ასახული ნანგრევებისა, თავად საუბრობენ ამ ტაძრის დიდებულე-ბაზე. (სურ. 16 – 21) უნიკალურია ბაგრატიის ტაძრის მორთულობა, ორნამენტები, სვეტისთავები, რომელთა ნახაზები დიდი რუდუნებით გადმოულია დიუბუა დე მონპერეს და ჯაკ ფრანსუა გამბას და შეუტანიათ თავიანთი ნაშრომებში. დანაშა-ული იქნებოდა მათი არ ჩართვა გამოცემაში (სურ. 22 – 25)

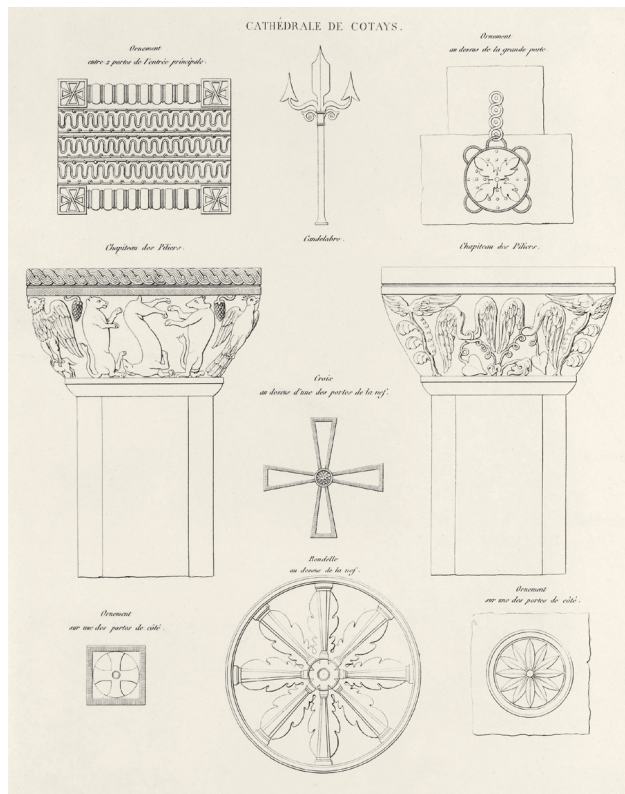
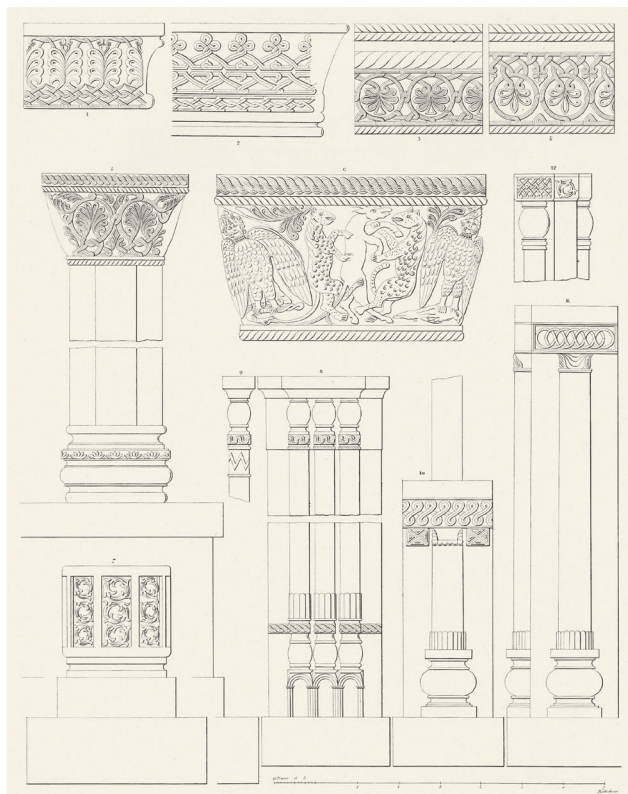
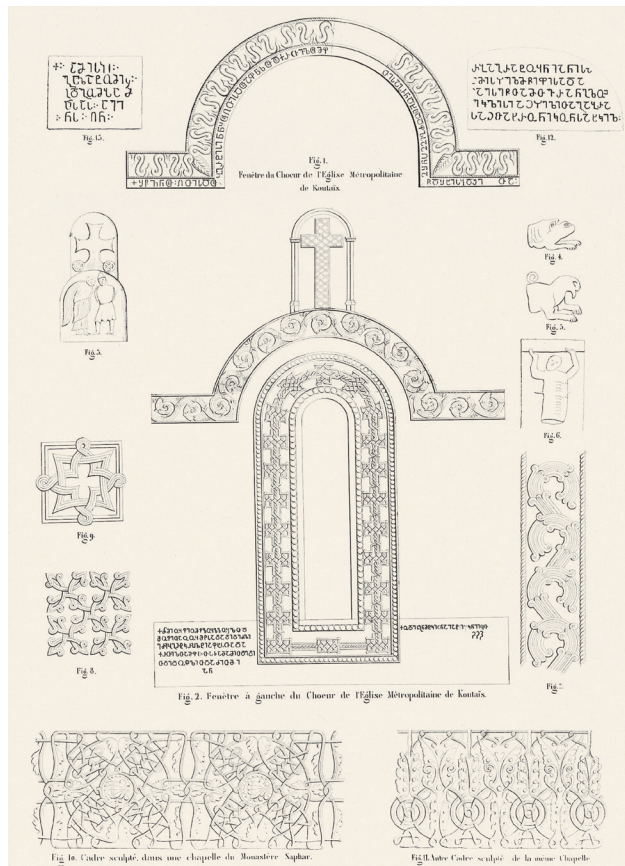
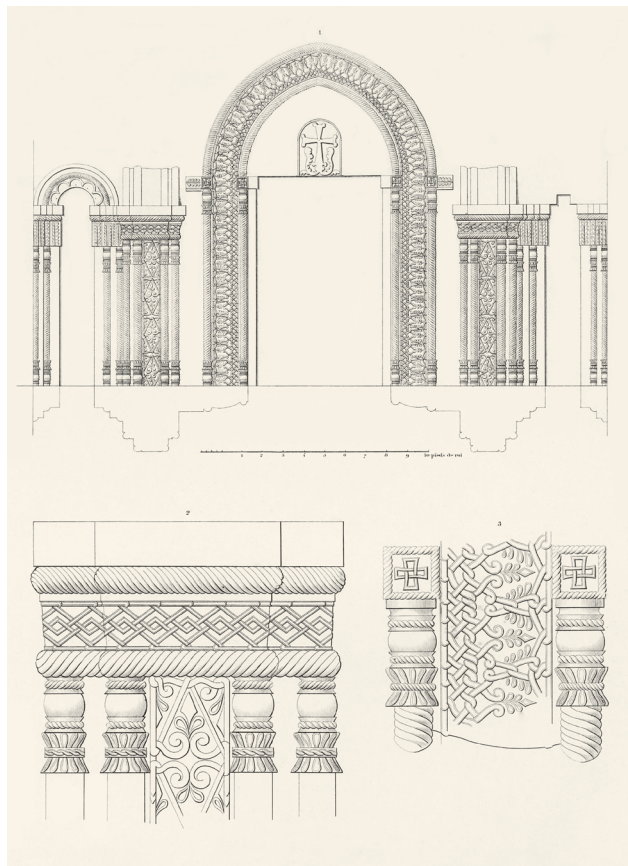
1080 წელს თურქებმა სხვა ქალაქებთან ერთად გადაწვეს ქუთაისიც. ქალაქი აღადგინა და მისი წინსვლა განახორციელა დავით აღმაშენებელმა (1089-1129 წწ.) მის დროს აშენდა გელათის მონასტერი და აკადემია. (სურ. 26)

1122 წელს დავით აღმაშენებელმა გააერთიანა საქართველო და დედაქალაქი გადაიტანა არაბთაგან გათავისუფლებულ თბილისში, მაგრამ ქუთაისი ინარჩუნებდა საქართველოს მეორე სატახტო ქალაქის მნიშვნელობას და მისი მიდამოები „სამოქალაქოს“ სახელწოდებით ცნობილი პროვინცია იყო. ეს პერიოდი საქართველოში „ოქროს ხანად“ იწოდება.

შემდეგ იწყება მძიმე პერიოდები, გაუთავებელი ომები, მოხდა ქვეყნის ცალკე სამეფოებად დაშლა.

სურ. 18. და 19.
ჩანახატები დიუბუა დე მონპერეს ალბომიდან.
1834 წ.

სურ. 20. და 21.
ნიკანორ ჩერნეცოვი.
აკვარელი და ზეთი





Del. par Br. Hessemer in. del.

Engr. par M. Bachelier & M. Bachelier (Goussier).

MONASTÈRE DE GHELATI EN GEORGIE.

მოპირდაპირე მხარეს:
 სურ. 22. 23. და 24.
 ბაგრატის ტაძრის უნიკალური
 ორნამენტები და სვეტისთავები.
 დიუბუა დე მონპერე

სურ. 25.
 ბაგრატის ტაძრის სვეტისთავები
 და ორნამენტები.
 ჟაკ ფრანსუა გამბა

სურ. 26.
 გელათის მონასტერი და
 აკადემია. ჩანახატი დიუბუა დე
 მონპერეს ალბომიდან. 1834 წ.

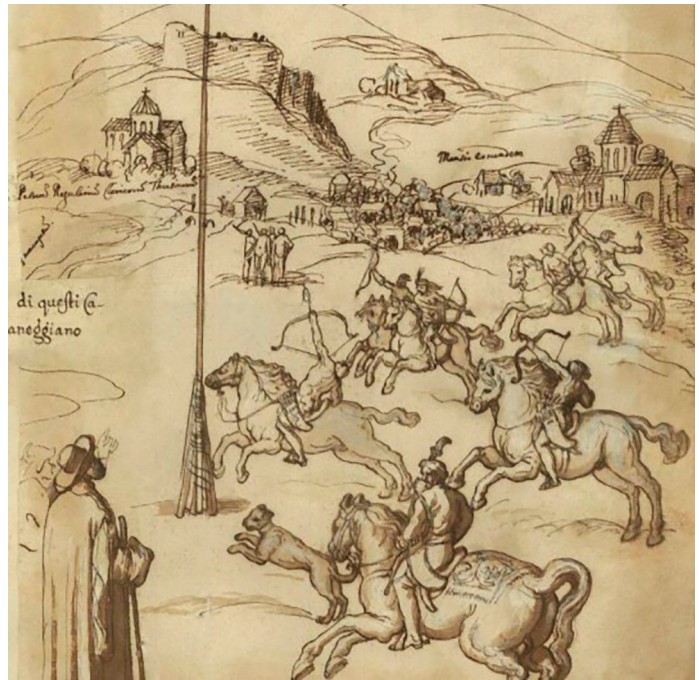
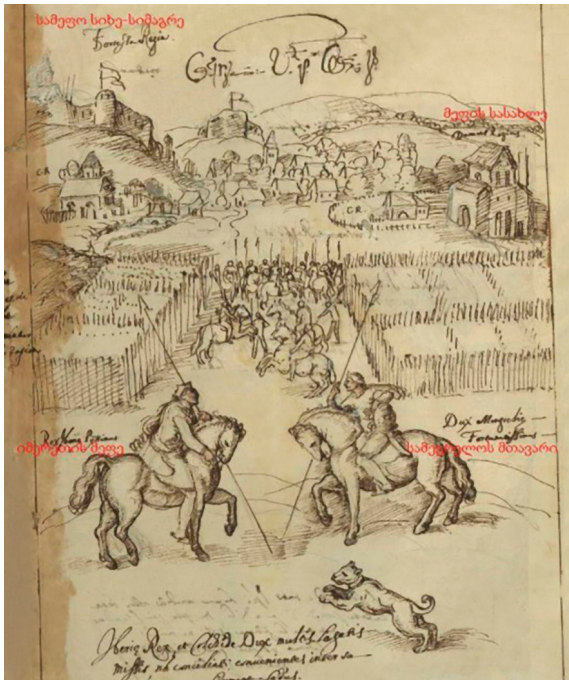


სურ. 27.
„ქრისტეფორე დე
კასტელი მხედრების
თანხლებით ქუთაისის
ციხის სანახავად
მიჰყავთ.“ - ჩანახატი
№ 92

1474 წლის ზაფხულში სპარსეთში მიმავალი იტალიის სავაჭრო მისიის წარმომადგენელი, **ვენეციელი ელჩი, დიპლომატი და მოგზაური ამბროჯო 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 (1462-1474) მეფობის ბოლო ხანებში ქუთაისის „**ორნაწილიანობა**“, (ახალი განაშენიანება მარცხენა სანაპიროზე სამეფო რეზიდენციის სახით, უკვე მომხდარი ფაქტია, რაც კარგად ჩანს მოგვიანო ხანის როგორც ქართულ, ისე უცხოურ წყაროებშიც.“

1489 წელს ქუთაისი იმერეთის სამეფოს სატახტო ქალაქად იქცა.



სურ. 28.

„იმერეთის მეფისა და სამეგრელოს მთავრის შერიგება.“ - ჩანახატი № 38

სურ. 29.

„ყაბახი ქუთაისში“ - ჩანახატი № 328

[„XVII ს-ის პირველი ნახევრის იტალიელ მისიონერთაგან ყველაზე მნიშვნელოვან და თავისებურ ცნობებს შეიცავს დონ კრისტოფო დე კასტელის (1597 - 1659 წწ.) ალბომი, რომელშიც მოთავსებულ ჩანახატთა სახით საქმე გვაქვს საკვლევი ეპოქის ქუთაისის ამსახველ გრაფიკულ მასალასთან, რომელსაც ემატება ალბომში გაბნეული კასტელისავე განმარტებები. კასტელის ალბომში საგანგებოდ უნდა გამოვყოთ ჩანახატები № 38, № 92 და № 328.“ (სურ. 27, 28, 29)

მიუხედავად იმისა, რომ სხვასთან შედარებით ეს ჩანახატები ძალზე სქემატურია, მათ მიხედვით მაინც შეიძლება გარკვეული მსჯელობა ქალაქის ტოპოგრაფიის, ფორტიფიკაციის ცალკეული დეტალების, საკულტო თუ საერო ნაგებობების არქიტექტურული იერსახისა და ლოკალიზაციის შესახებ.“¹³

მეფე ალექსანდრე III-მ (1639-1661 წწ.) ბრძოლებით დაუძღვრებული იმერეთის დასახმარებლად მიმართა რუსეთს, საიდანაც 1651 წელს იმერეთში ელჩებად გამოგზავნეს სტოლნიკი ნიკიფორე ტოლოჩანოვი, დიაკი ალექსი ივლევი და თარჯიმანი ი. ბოიარჩიკოვი. მათ დაგვიტოვეს ქუთაისის საკმაოდ ვრცელი აღწერა.¹⁴

ამ პერიოდისთვის, ელჩების ცნობით, ქუთაისში ცხოვრობდა 1000 კომლი. ქალაქს ეჭირა საკმაოდ დიდი ტერიტორია მდ. რიონის გაღმა-გამოდმა. ე. წ. „დიდი ქუთაისი“ განლაგებული ყოფილა მაღალ ვორაზე, რიონის მარჯვენა მხარეს, ხოლო „პატარა ქუთაისი“ – მდინარის მარცხენა ნაპირთან, დაბლობ ვაკეზე. „დიდი ქუთაისი“ შემოვლებული იყო ქვიტკირის მაღალი და სქელი კედლით „სუფთად გათლილი დიდრონი ქვებით“, რომლის საერთო სიგრძე შეადგენდა



სურ. 30.
„ოქროს ჩარდახი“
ჩანახატი ავტორი
უცნობია

სურ. 31.
ოქროს ჩარდახი

სურ. 32.
„ოქროს ჩარდახი“
1912 წ.

სურ. 33.
„ოქროს ჩარდახი“ და
ძველი ჭადარი

1230 საჟენს (2624 მ), სიმაღლე 3 საჟენს (6,39 მ), ხოლო სისქე ერთ საჟენს (2,13 მ). კედლებს დატანებული ჰქონდა 15 დიდი და პატარა კოშკი. ელჩები ქალაქის შიგნით ასახელებენ ოთხ დიდ 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.**

„დიდი ქალაქის“ უკიდურესი აღმოსავლეთი ნაწილი წარმოადგენდა ქალაქ-კრემლს (ასე უწოდებენ ელჩები უქიმერიონს). მას ოთხი მხრივ შემოვლებული



სურ. 34.
სავაჭრო-სახელოს-
ნობის თავმოყრის
ადგილი

ჰქონია ძალზე მაღალი კედელი, 10 საუენი, (21,3 მ), შიგ დატანებული 7 კოშკით. ციხის კედლის საერთო სიგრძე აღემატება 200 საუენს (426 მ); მას ჰქონია მხოლოდ ერთი რკინის კარი. სამეფო პალატები განლაგებული ყოფილა ციხის შიგნით, დასავლეთი კედლის გასწვრივ; აქვე იყო ციხის მცირე ეკლესია, რომელმაც ჩვენამდე მოაღწია, საცხოვრებელი პალატები განლაგებული ყოფილა ტაძრის გალავნის შიგნითაც.

„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 მეტრს 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



სურ. 35.
სავაჭრო-სახელოს-
ნოების თავმოყრის
ადგილი

და წყალდიდობის დროს მდინარის ნაწილი გადიოდა მისი სამი განიერი თალის ქვეშ. (სურ. 30 – 33) ამ სასახლის მშენებლობაზე ხალხს ლექსიც კი გამოუთქვამს: **“ნეტა რა არის მისთანა, ამომავალი მზისთანა; წყალში რომ ფეხი უდგია, იმ ღქროს ჩარდახისთანა; თბილისში სიონისთანა, საყდარი გელათისთანა; გაღმა-გამოღმა ქალაქი ქუთაისს მეიდნისთანა.”**

სასახლე აუგია XVII ს-ის პირველ ნახევარში გიორგი მესამეს (1605-1639 წწ.) ტერიტორიას შემოვლებული ჰქონდა ქვიტკირის კედელი, რომელშიც დატანებული იყო ორი კოშკი ზარბაზნებისათვის, ერთი უშუალოდ კარიბჭის თავზე. „ღქროს ჩარდახსა“ და „მწვანე ყვავილას“ შორის ელჩები ასახელებენ აგრეთვე „პასადს“ და „სლაბოდას“ – სავაჭრო-სახელოსნოების თავმოყრის ადგილს, ეს იყო ყველაზე ხალხმრავალი უბანი. (სურ. 34 – 37)

იოჰან ანტონ გიულდენშტედტი – „გამორჩეულად მნიშვნელოვანი ცნობები, ეროვნებით გერმანელს, რუსეთის მეცნიერებათა აკადემიის ნამდვილ წევრს იოჰან ანტონ გიულდენშტედტს ეკუთვნის, რომელიც იმერეთსა და სამეგრელოში იმყოფებოდა 1770 წლის აგვისტო – სექტემბერში. სხვებისაგან განსხვავებით გიულდენშტედტი დეტალურ ინფორმაციას გვაწვდის რიონის კალაპოტამდე დაშვებული ორი პარალელური კედლით მოზღუდული „ზედა“ ქალაქის აღმო-



სურ. 36. და 37.
ხელოსან-მოვაჭრეთა
ცენტრი

სავლეთ 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.“

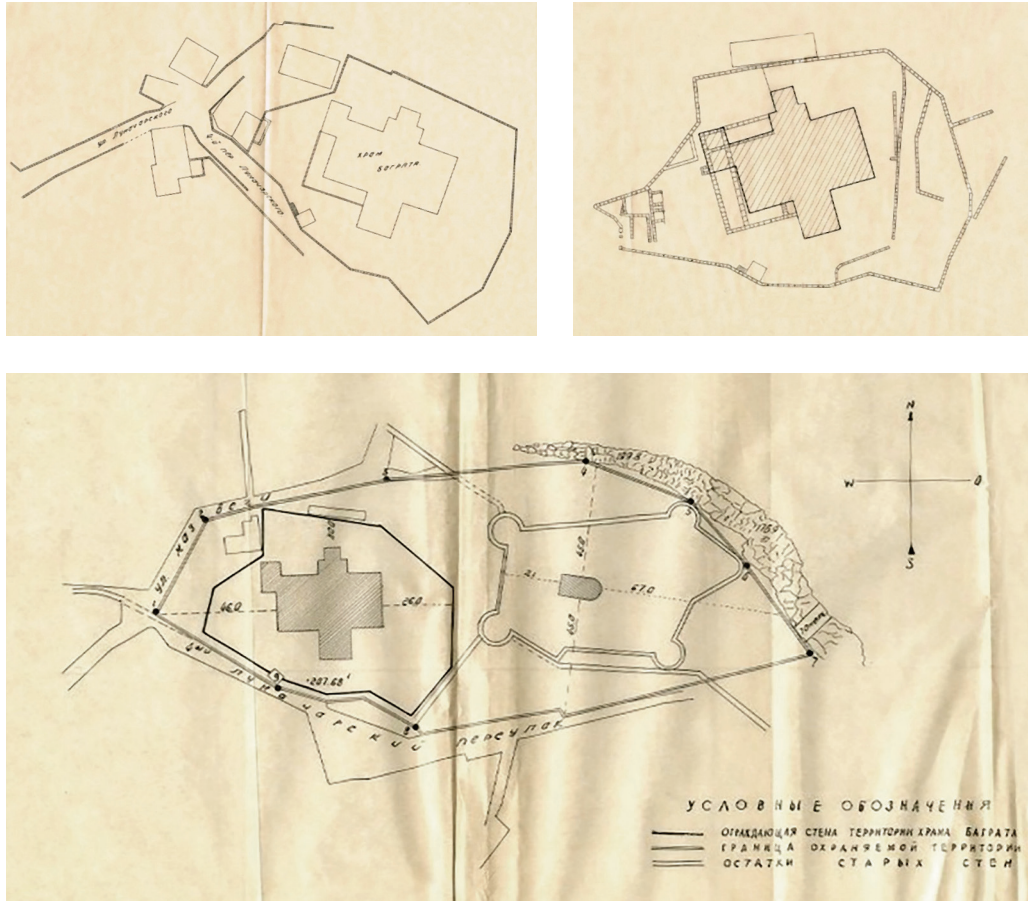
„ჩრდილო-დასავლეთიდან რიონში, ჩრდილო-დასავლეთის ნაპირიდან ჩაედინება პატარა მდინარე, რომელსაც ქვია რუა და იმ მუხლში, რომელსაც ეს მდინარე ქმნის რიონთან, მდებარეობს ქუთაისი. ქალაქი გარშემორტყმული იყო გალავან-ზღუდით, რომელიც შესდგება 3 მხარისგან, რომელთაგან ერთი ძვეს მაღლობზე, რიონის ნაპირის პარალელურად, ხოლო მისი ბოლოები უერთდება იმ კედლებს, რომლებიც რიონისკენ ეშვებიან და (რომელთაც) წყალი ეხეთქება (რეცხავს). თითოეული არის 500 ნაბიჯი სიგრძისა, ასევე მათში მოქცეულია რიონის ნაპირიც.“¹⁵

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 ჩანს თხრილი XVII ს-ის 50-იან წლებშია გაკეთებული მეფე ალექსანდრე III-ის (1639-1661 წწ.) მიერ.

საბჭოთა პერიოდში, XX ს-ის 50 -იან წლებში მოხდა ციხე-ქალაქის არქეოლოგიური შესწავლა და გაწმენდა ზედმეტი ნაგებობისაგან.

აქ წარმოებული 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. (სურ. 38 – 43)

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



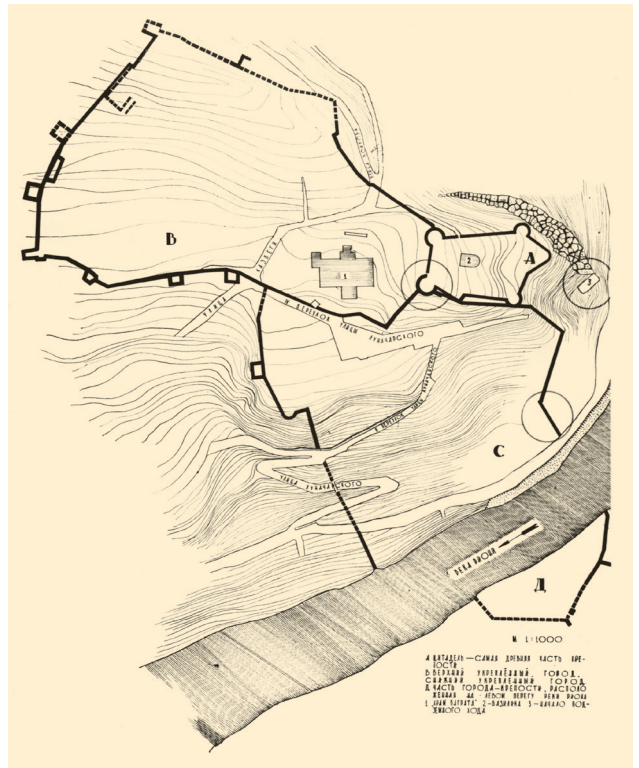
სურ. 38. და 39.
1950-იან წლების
ვახუშტის
საფუძველზე
შედგენილი ბაგრატის
ტაძრისა და მიმდებარე
ტერიტორიის
კედლების სქემა

სურ. 40.
ბაგრატის ტაძრისა
და ციხის დაცული
ტერიტორიის
საზღვარი.
(1950-იანი წლები)

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

1810 წელს იმერეთი რუსეთს შეუერთდა და გადაიქცა იმერეთის ოლქის სამხედრო – ადმინისტრაციულ ცენტრად.

რუსეთის იმპერიაში მიმდინარე პოლიტიკურ-ეკონომიკური და საკანონმდებლო ცვლილებები, რამდენადმე დაგვიანებით, მაგრამ მაინც თავის ასახვას ჰპოვებდა საქართველოშიც. დაიწყო ქუთაისის შედარებით ინტენსიური განვითარება. ქუთაისის ვითარდება ძირითადად მდ. რიონის მარცხენა ნაპირზე. (ქალაქის გეგმები 1820, 1844 წწ.) (სურ. 44, 45) XIX ს-ის შუა წლებში ქუთაისის დასახლება რიონის გასწვრივ დაახლოებით 3-კმ-ზე მეტი იყო, ხოლო მდინარის მართლმდებარე ქალაქის სიგანე 2,5 კმ-ს აღემატებოდა. მისი ტერიტორია თითქმის 700 ჰექტარს უდრიდა.



სურ. 41.
ციხის კედლების გალავნის
აღდგენითი ნახაზი,
შესრულებული არქიტექტორ
თ. ლომთაძის მიერ
სადისერტაციო ნაშრომისთვის.
1975 წ. ქუთაისის არქივი.

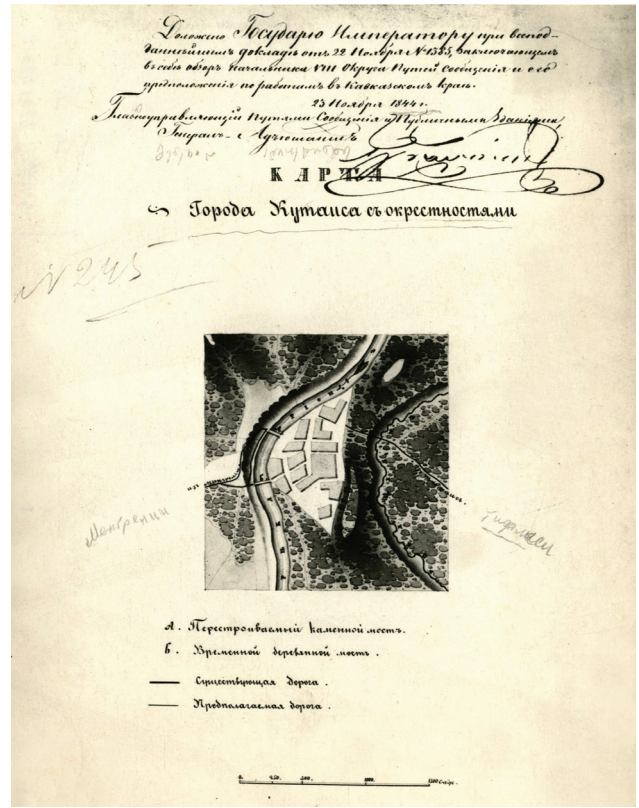
სურ. 42.
ქ. ქუთაისის „ბაგრატის
ციხის“ ტერიტორიის
ტოპოგრაფიული გეგმა.
1943 წ.

სურ. 43.
ციხის კედლების გალავნის აღდგენითი გეგმა შესრულებული
არქიტექტორ თ. ლომთაძის მიერ სადისერტაციო ნაშრომისთვის,
1975 წ. 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.



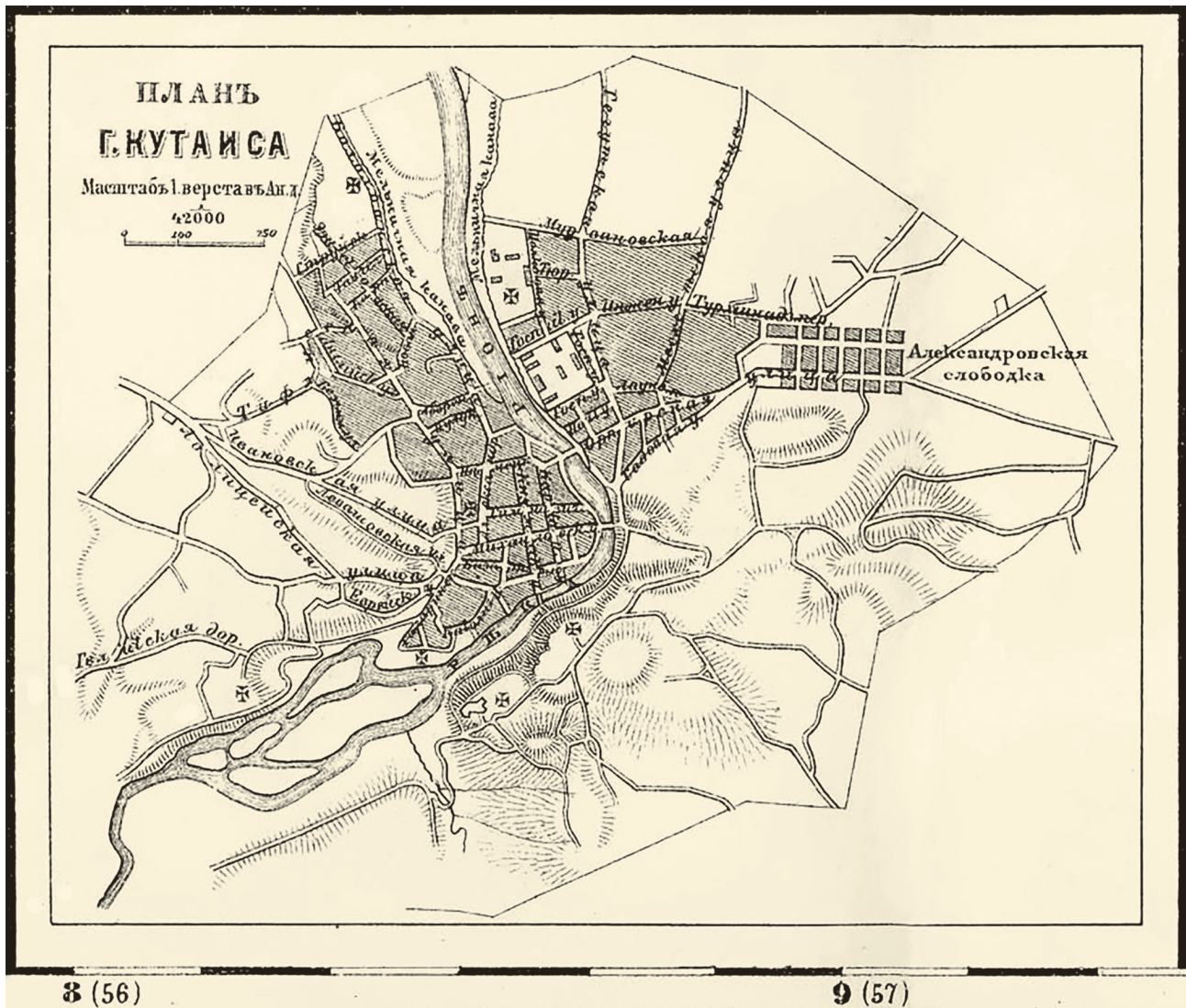
სურ. 44.
ქუთაისის 1820 წლის
გეგმა

სურ. 45.
ქუთაისის გეგმა
1844 წ. (თ. ლომთაძის
არქივიდან)



1833 წელს ქუთაისის მოსახლეობა 2000 კაცზე მეტია. მცხოვრებთა უმრავლესობას ჰქონდა საკმაოდ ვრცელი საკარმიდამო ნაკვეთები, შესაბამისად სიძვიდროვე არ იყო მაღალი. დასახლების ასეთი ტიპი დღემდე ახასიათებს ქუთაისს და შეიძლება ითქვას, რომ ეს უდავოდ არის მისი ხიბლი და აუცილებლად შესანარჩუნებელია.

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. მიწების გარეშე გათავისუფლებული გლეხების დიდი რაოდენობა მოაწყდა ქუთაისს. ახალმა პირობებმა დიდი გავლენა იქონია ქუთაისის ქალაქმშენებლობაზეც. (სურ. 46) ქალაქის ეკონომიკურმა ზრდამ გამოიწვია მოსახლეობის მექანიკური ზრდა და დააყენა საკითხი ქალაქის განაშენიანების რეორგანიზაციისა. 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 ქალტური მშენებლობა („საფიხსია“, „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 მოხდარა.

სურ. 46.
ქუთაისის ვეგმა,
ფრაგმენტი კავკასიის
მხარის 1872 წლის
რუკიდან.



სურ. 47.
ქუთაისის 1872 წლის
გეგმა, შედგენილი
ცალკეული უბნების
გეგმების ფოტოებით

ქუთაისის 1872 წლის გეგმა

მნიშვნელოვანი აზომვითი სამუშაოები ჩატარდა ქუთაისში 1872 წელს, დიდი სიზუსტით და გულმოდგინებით შესრულდა უბნებად დაყოფილი ქალაქის გადატანა ქალაქდზე. საქართველოს ეროვნული არქივის ქუთაისის ფილიალში, მამა-შვილი ლომთაძეების პირად არქივში ასეთი სულ 9 ნახაზის ასლი მოიძებნა – 1, 2, 3, ..., 7, 8, 9, 10, ,, 12, 13. ეს გეგმები, სავარაუდოდ, ასრულებდა დღევანდელი საკადასტრო რუკების მსგავს ფუნქციას. მათზე შენობა-ნაგებობებთან და საკარმიდამო ნაკვეთებთან ერთად დატანილი იყო ასევე კარ-მიდამოს მფლობელთა გვარები. ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი განვითარების ისტორიის გასაანალიზებლად და უკვე განხილულ ძველ გეგმებთან შესადარებლად, შესრულდა 1872 წლის ქუთაისის უბნებად დაყოფილი გეგმების, 9 ნახაზის ზუსტი შეწყვილება. ეს საჭირო გახდა ამ პერიოდის ქალაქის სრული სურათის აღდგენისათვის, რაც ძალზე მნიშვნელოვანია. ვერ მოიძებნა ქალაქის 1872 წლის ქუთაისის ცენტრის უბნის ნახაზი, ამიტომ შეივსო 1909 წელს შესრულებული ცენტრის დაგეგმარების პროექტით, რომელზე მუშაობის დროსაც, სავარაუდოდ, იქნა დაკარგული დედანი. ვერ მოიძებნა მე-4, მე-5, მე-6 და მე-11 უბნების ნახაზების ჩამატების შემთხვევაში 1872 წლის ქუთაისის სურათი უფრო სრულყოფილი გამოვიდოდა. კარგი იქნებოდა ამ ნახაზების მოძიება და 1872 წლის ქუთაისის 3D მოდელის, ან მაკეტის შექმნა. მაგრამ ეს უკვე მომავლის საქმეა.

1909 წლის ცენტრის გეგმა, ბუნებრივად მიუერთდა 1872 წლის ნახაზებს და ქუჩების ქსელს, რომელიც 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, რომელშიც დღეს მუზეუმი ფუნქციონირებს.(სურ. 47 – 49)

მოედნის ადგილას დაგეგმარებულია მწვანე პარკი, რომლისკენაც იხსნება ახალი ეკლესია-სობორო. (სურ. 50) მისი მშენებლობა 1852 წელს, ცნობილი მხატვრის, გაგარინის პროექტით დაიწყო და 1871 წელს დასრულდა. ტაძარი იმერეთის ეპისკოპოსმა, გაბრიელ ქიქოძემ აკურთხა. სობორო დაანგრიეს კომუნისტებმა და კომკავშირელებმა 1923 წელს.

1872 წლის გეგმაზე ვხედავთ, რომ მოსახლეობის უმრავლესობა დასახლებულია რიონის მარცხენა სანაპიროს ჩაყოლებზე, სამხრეთის მიმართულებით, ასევე ქალაქის ცენტრის ირგვლივ და „მწვანე ყვავილას“ ტერიტორიაზე.

რიონის მარჯვენა სანაპიროს გასწვრივ მოსახლეობა მეჩხერადაა დასახლებული, ისინი ბაგრატის ციხის ქვემოთ, ფერდობზე არიან შეფენილი. მსგავსი ტერასული პანორამული განაშენიანება ფერდობზე დღესაც ახასიათებს ქუთაისს და მნახველში აღფრთოვანებას იწვევს. მარჯვენა სანაპიროზე განაშენიანება გრძელდება სამხრეთის და ნაწილობრივ დასავლეთის მიმართულებით. განაშენიანებულია სამხედრო ჰოსპიტალის მიმდებარე ტერიტორიაც, რომელიც მარცხენა ნაპირს უკავშირდება თეთრი ხიდის მეშვეობით.



სურ. 48.
ქუთაისის 1872 წლის
გეგმა, შედგენილი
ცალკეული
უბნების გეგმებით.
ელექტრონული ვერსია

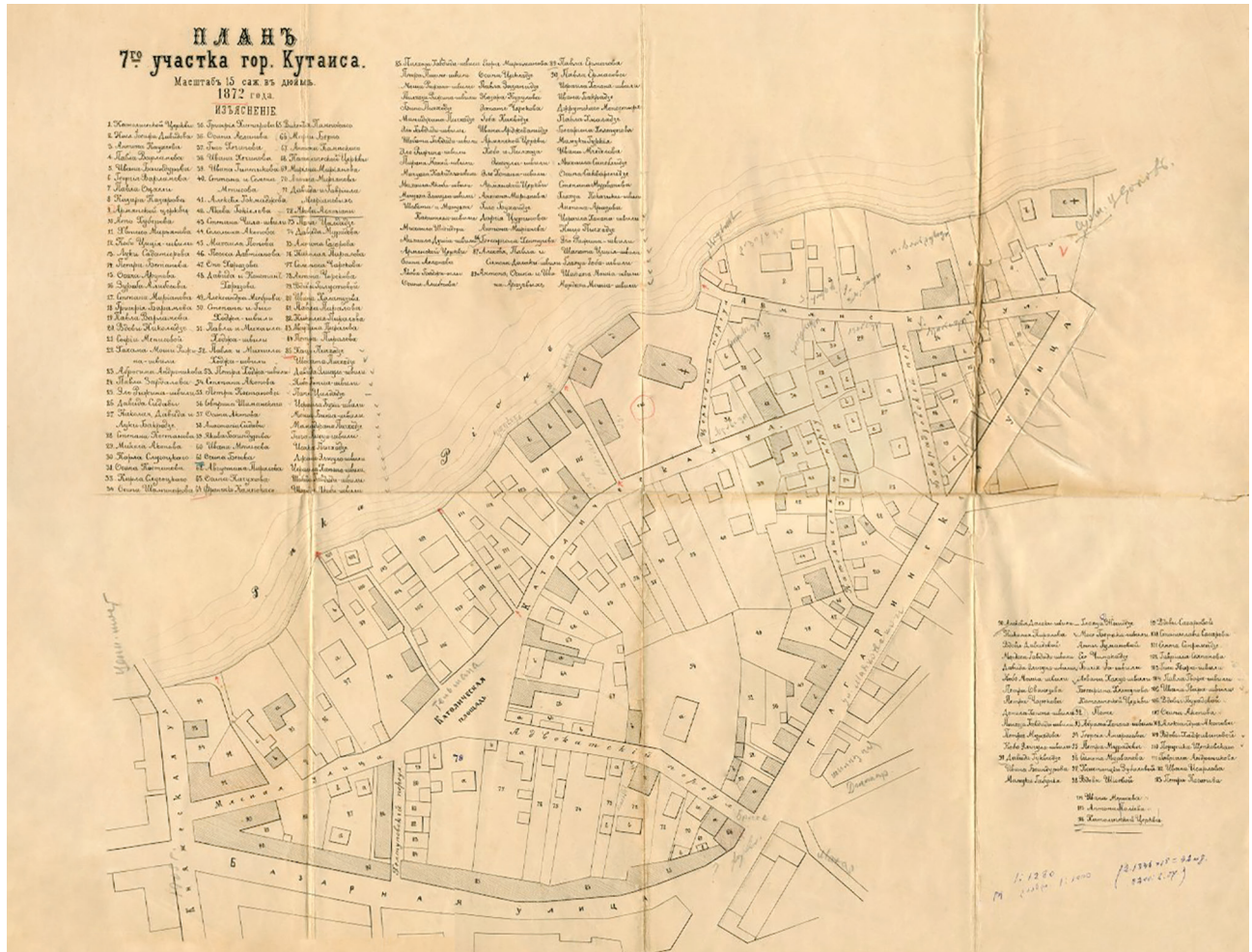
მოტანილი ნახაზები მნიშვნელოვანი გრაფიკული დოკუმენტებია. ფოტოებიდან ჩანს, თუ რა მძიმე მდგომარეობაშია ისინი. კარგი იქნებოდა ამ გრაფიკული მასალის დედნების სრულად მოძიება, გაციფრულება. ისინი დღეს „მოძრავ ძეგლებად“ უნდა ჩაითვალოს, რადგან მათზე 1872 წლის ქუთაისის ზუსტი გეგმარებითი სურათია აღბეჭდილი. ქუთაისის არქივში მოხდა აღნიშნული მასალის ნაწილობრივი სკანირება. ნახაზების ფოტოები გადაღებულია არქიტექტორ თეიმურაზ შოთას ძე ლომთაძის მიერ, თავისი სადისერტაციო ნაშრომისთვის – „ქ. ქუთაისის ქალაქგეგმარების ისტორია და მისი რეკონსტრუქციის ზოგიერთი



სურ. 50.
ეკლესია-სობორო.
1871 წ.



სურ. 49.
ქუთაისის ცენტრის
განვითარების გეგმა.
1909 წ.



სურ. 51.
 ქუთაისის 1872 წლის
 ერთ-ერთი (მე-7) უბნის
 გეგმა – კათოლიკური
 კვარტალი

საკითხები. – 1975 წ. (რუსულ ენაზე) ავტორის ინფორმაციით „დიდ ინტერესს წარმოადგენს საბუთები, რომლებიც ინახება ლენინგრადში ცენტრალურ სახელმწიფო ისტორიულ არქივში (ფონდი № 218, 733, 835, 1289 და სხვა) და მოსკოვში ცენტრალურ სამხედრო-ისტორიულ არქივში (ფონდი ВУА)“. ძირითადი ნაწილი მასალებისა, რომელიც ეხება მე-19 საუკუნის ქალაქს (პროექტები, ნახაზები ინახება საქართველოს ცენტრალური არქივის ქუთაისის ფილიალში (ფონდები ## 14 , 18, 108 და სხვა) აგრეთვე საინტერესო მასალებია შევროვილი ქუთაისის ისტორიულ – ეთნოგრაფიულ მუზეუმში“.¹⁶

სამწუხაროდ, სადისერტაციო ნაშრომის ძირითადი ტექსტი ვერ მოიძებნა, ამ ეტაპისთვის დაკარგულად ითვლება. ხელმისაწვდომი გახდა მხოლოდ რეფერატი, საიდანაც ვგებულობთ, რომ დისერტაცია აგებულია ქრონოლოგიური პრინციპით და შედგება შესავალის, ოთხი თავისა და დასკვნისაგან. ძირითადი ტექსტი შეადგენს მანქანაზე ნაბეჭდ 140 გვერდს, საილუსტრაციო მასალა წარმოადგენილია 60 ცხრილით, თავისი გეგმებით, ჩანახატებით, ნახაზებითა და ფოტოებით. ამ მასალიდან, მაგალითისთვის წარმოვიდგინოთ 1872 წლის მე-7



უბნის, ე. წ. „კათოლიკეთა კვარტლის“ ნახაზს და ასევე ამ კვარტლის მშენიერ ჩანახატს, შესრულებულს არქიტექტორ თეიმურაზ ლომთაძის მიერ. (სურ. 51 – 52)

თეიმურაზ შოთას ძე ლომთაძე დაიბადა ქ. ქუთაისში 1942 წლის 2 იანვარს. სკოლა დაამთავრა 1958 წელს. აირჩია მამის, არქიტექტორ შოთა (კუკური) ლომთაძის პროფესია და 1961 წელს სწავლა გააგრძელა მოსკოვის არქიტექტურის ინსტიტუტში, სამრეწველო მშენებლობის ფაკულტეტზე, რომელიც დაამთავრა 1967 წელს უმაღლესი შეფასებით. იმავე წლის დეკემბრიდან მუშაობა დაიწყო საპროექტო ინსტიტუტში „საქსახპროექტი“, ბოლოს მუშაობდა ს. ი. „საქქალაქმშენსახპროექტი“, მონაწილეობა მიიღო ქუთაისის 1976 წლის გენგეგმის დამუშავებაში. (სურ. 53) თემურ ლომთაძე 1977 წელს ტრაგიკულად გარდაიცვალა.

თ. ლომთაძის სადისერტაციო ნაშრომი არის პირველი ძირეული შრომა, რომელიც მიეძღვნა ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი მიმართულების კვლევას და მოიცავს პერიოდს 1975 წლამდე. სადისერტაციო ნაშრომის გრაფიკული მასალა, რომელიც ინახება ქუთაისის არქივში იძლევა წარმოდგენას, თუ რა დიდი და მნიშვნელოვანი სამუშაოა ჩატარებული. წიგნში ჩავრთეთ რამდენიმე ფოტო, გადაღებული სადისერტაციო ნაშრომის ხელით შესრულებული სადემონსტრაციო პლანშეტებისა.



სურ. 52.
კათოლიკური კვარტალი. ჩანახატი არქ. თ. ლომთაძის – 1974 წ.

სურ. 53.
მესამე თაობის 1976 წლის ქუთაისის გენგეგმაზე მომუშავეთა ერთი ჯგუფი ქუთაისის გენგეგმის პროექტის ფონზე. ფოტოზე არიან: მ. გიორგაძე, ლ. შანიძე, თ. ლომთაძე, ე. სალაყაია

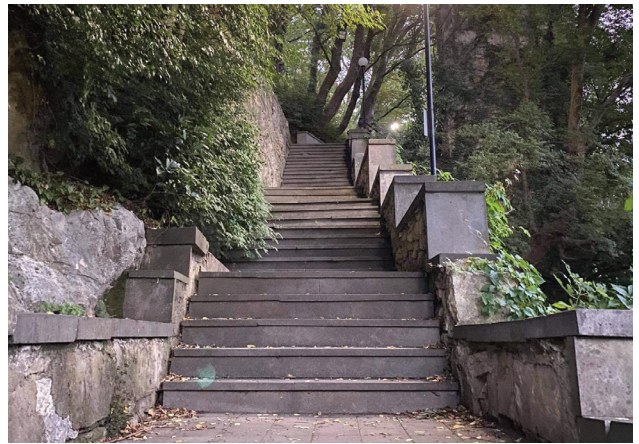
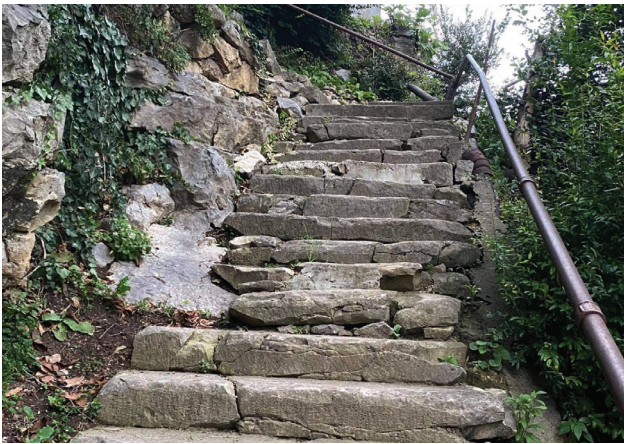
ხიდების როლი ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი განვითარების ისტორიაში

1872 წლის გეგმის მიხედვით ქუთაისში მოქმედია სამი ხიდი: ჯაჭვის ხიდი, წითელი ხიდი და თეთრი ხიდი. ქუთაისისთვის მდინარე რიონი და მისი უძველესი ხიდები უდავოდ დიდი ხიბლი და სიამაყეა, ამიტომ მათ შესახებ მოვიტანთ მცირე ინფორმაციას.

რუკებიდან ჩანს, თუ როგორ ვითარდება და ფართოვდება ქალაქის საზღვრები ყოველი ახალი ხიდის მშენებლობისას. მდინარეების სიმრავლით გამორჩეულ საქართველოში, ხიდების მშენებლობის კულტურა უძველესია. ქალაქებისთვის, რომლებიც მდინარეებზე გაშენებული ხიდები განუყოფელი ნაწილია, ისინი ქალაქის კონსტრუქციული სისტემის ძირითადი ელემენტი და საკომუნიკაციო საშუალებაა. ქუთაისში ასეთივე როლი ეკისრება გორაკებზე გაშენებულ უძველეს „ქუჩა-კიბეებსაც“. ბაგრატის ტაძრისკენ მიმავალი ქვის კიბე-ქუჩა 191 საფეხურიანია და 1909 წელს არის აშენებული ინჟინერ ა. მიხაილოვსკის პროექტით. (სურ. 54 – 57)

„ჯაჭვის ხიდი“ ქუთაისის ერთ-ერთი სიმბოლოა. მას დიდი როლი აქვს ქუთაისის ქალაქად ჩამოყალიბების ისტორიაში, ის მოხსენებულია თითქმის ყველა მოგზაურის ჩანაწერებში. დიუბუა დე მონპერეს ქუთაისის 1834 წლის გეგმაზე, რომელიც ზემოთ განვიხილეთ, ჩამონათვალში მინიშნებულია ინფორმაცია ოთხი ხიდის შესახებ: „32. ხიდის ნარჩენები მარცხენა ნაპირზე, 33. მეორე ხიდის ბურჯები, 34. მოქმედი ხიდი (თანამედროვე ჯაჭვის ხიდის ადგილას), 35. მეოთხე ხიდის ბურჯები (თანამედროვე წითელი ხიდის ადგილას)“ მაგრამ, როგორც 1834 წლის გეგმიდან სჩანს, მოქმედი იყო მხოლოდ ე.წ. „ჯაჭვის ხიდი“. ამ ხიდს აქვს ასევე გრაფიკული და ფოტო ისტორია. ჟაკ ფრანსუა გამბას ალბომში არის პეიზაჟები ამ ხიდის ჩართვით. (სურ. 58 – 62)

„თეთრი ხიდი“ რიონზე 1848-1852 წლებში აშენდა და ქალაქმა განტოტება უკვე მარჯვენა სანაპიროზეც დაიწყო. (სურ.63 – 66) აღფრთოვანებას იწვევს თეთრი ხიდის მაღალმხატვრულად, მაღალპროფესიულად და გემოვნებით შესრულებული 1845 წლის ნახაზები, რომლის მიხედვით დღესაც კი შესაძლოა აღდგეს ეს ისტორიული ხიდი, ქვის ბურჯები თითქმის უნაკლოდაა შემორჩენილი. ქალაქისათვის ეს უდავოდ დიდი ღირსშესანიშნაობა იქნებოდა. პროექტის ავტორი იყო სამხედრო ინჟინერი ვიტე. 1860 წელს ხიდი ჩაინგრა და 1870 წელს შედგა ხიდის აღდგენითი პროექტი. ავტორი იყო ინჟინერი ზემზანი. ხიდის ლითონის ნაწილები, ისევე როგორც მოაჯირი, თეთრად შეღებეს და ახლად აღდგენილ ხიდს ხალხმა „თეთრი ხიდი“ შეარქვა.¹⁷ (სურ. 67) თეთრი ხიდის პროექტს ახლავს დეტალურად შესრულებული ხიდის კონსტრუქციული ნაწილი – ერთერთი ფერმის გეგმა და ფასადი, ასევე დროებითი ბორანის ნახაზები, რომელიც სავარაუდოთ გამოიყენებოდა მშენებლობის ორგანიზაციის პროცესში. შეიძლება ითქვას, რომ ეს ნახაზები ქუთაისის ისტორიისათვის მნიშვნელოვანი კულტურული მემკვიდრეობაა და ალბათ უნდა მიენიჭოს „მოძრავი ძეგლის“ სტატუსი. (სურ. 68)

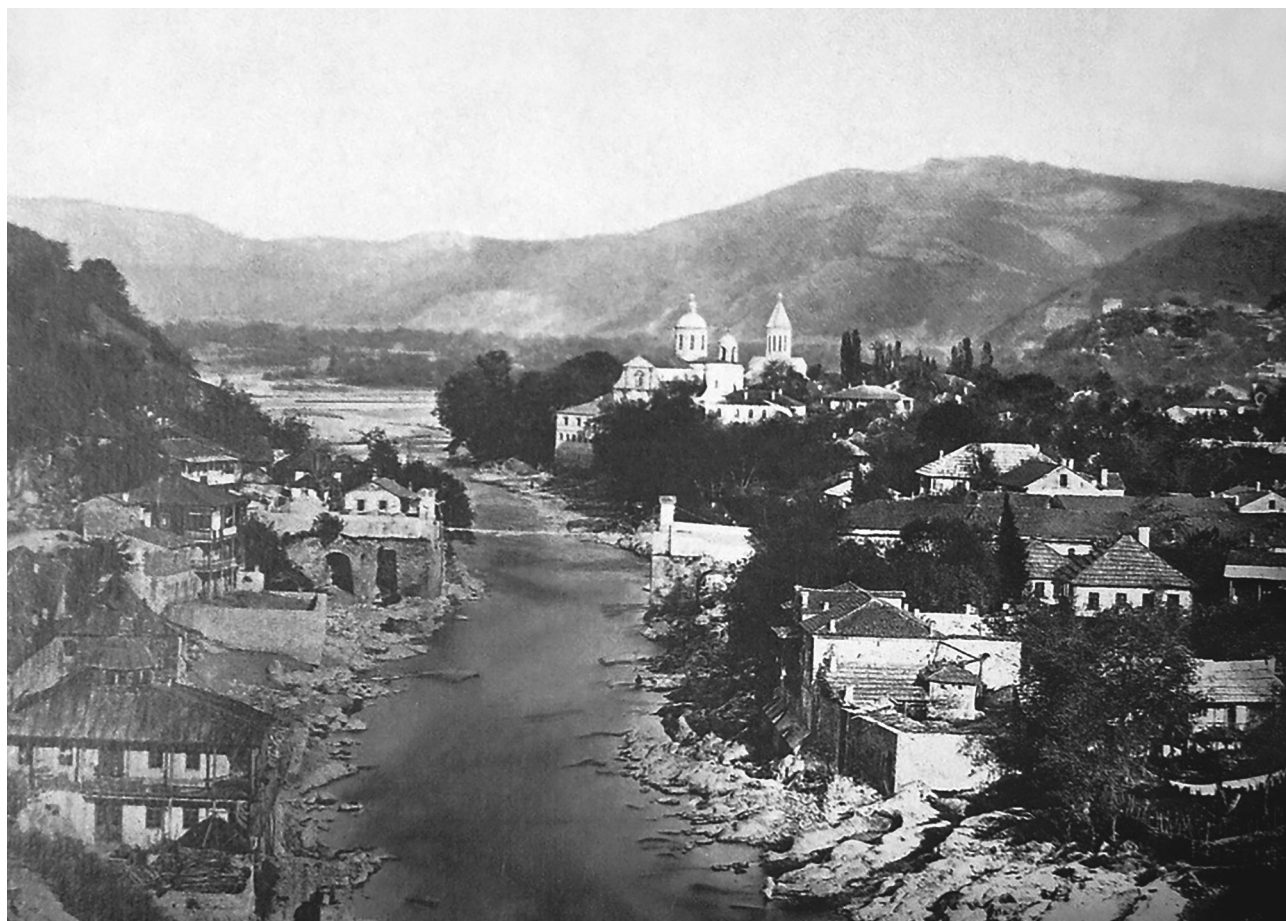


სურ. 54.
ბაგრატის ტაძრისკენ
მიმავალი ძველი კიბე-ქუჩა.
1909 წ.

სურ. 55-57.
იგივე კიბე რეკონსტრუქციის
შემდეგ. 2021წ.
ფოტო - ნ. სანდუხაძე

სურ. 58.
ჯაჭვის ხიდი.
ნიკანორ ჩერნეცოვი.
აკვარელი

სურ. 59.
ჯაჭვის ხიდის მარჯვენა ბურჯი.
ჩანახატი დიუბუა დე მონპერეს
ალბომიდან. 1834 წ.



სურ. 60.
რიონი ჯაჭვის ხიდის გარეშე, წყალდიდობის შემდეგ
გადარჩენილია მხოლოდ ბურჯები

სურ. 61. და 62.
ჯაჭვის ხიდი



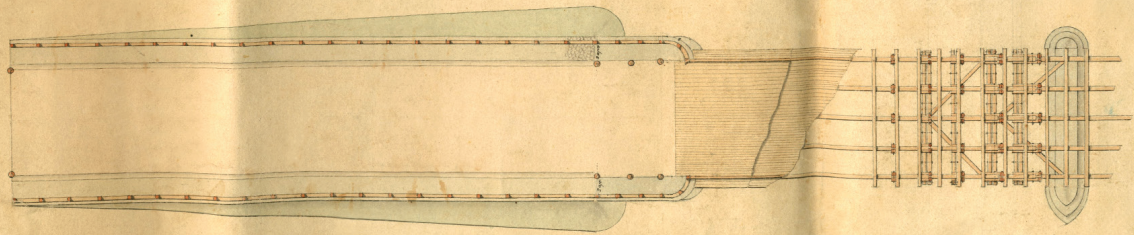
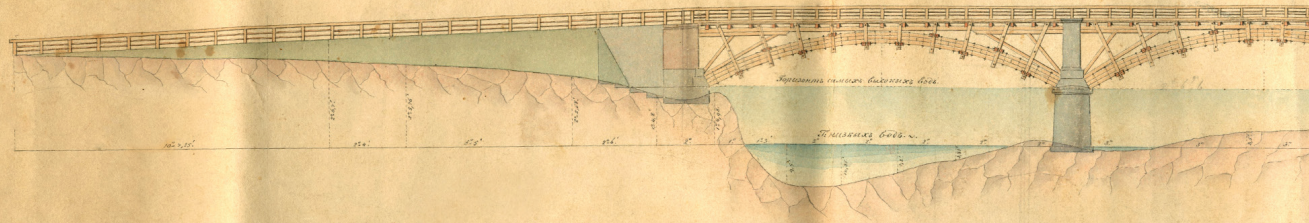
სურ. 63.
 ქუთაისის თეთრი ხიდი. უკან
 მონანს შენხრად დასახლებული
 ტერიტორიები

სურ. 64-66.
 თეთრი ხიდი, ულამაზესი თეთრი
 ქვების ფონზე. რიონის თეთრი
 ქვები ბუნებრივი ძეგლია

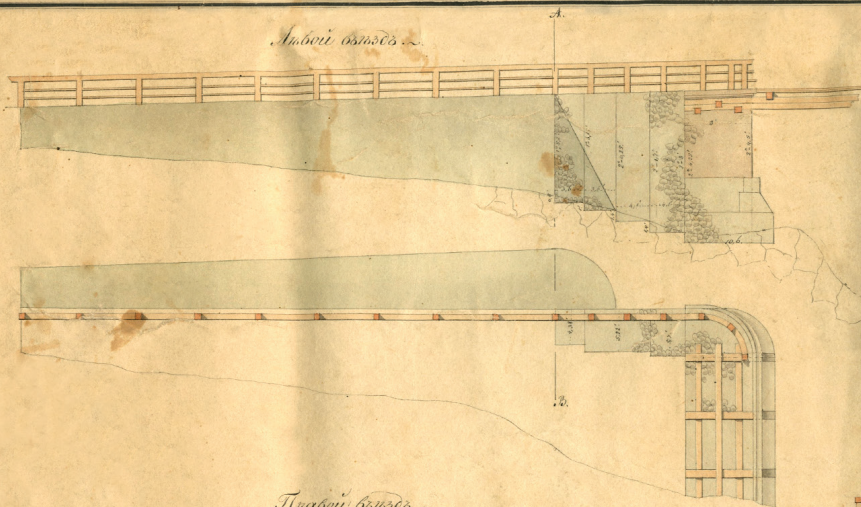
მომდევნო გვერდებზე:
 სურ. 67.
 ქუთაისის თეთრი ხიდის პროექტი.
 გეგმა და განშლა.
 1851 წ. დაცულია ქუთაისის არქივში

ТВОРИ

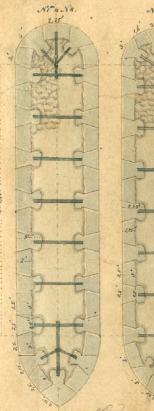
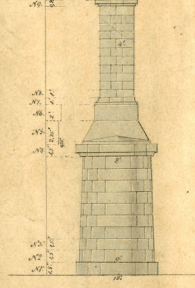
Мосты гвард. П.
на
Темауль



Масштаб 1:2000



Полосная часть каменного моста

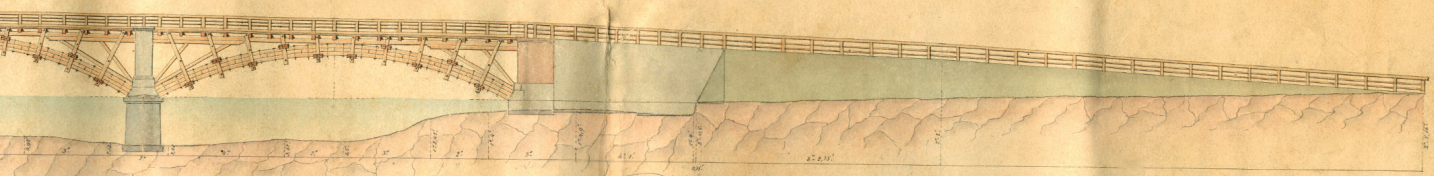


Масштаб 1:2000

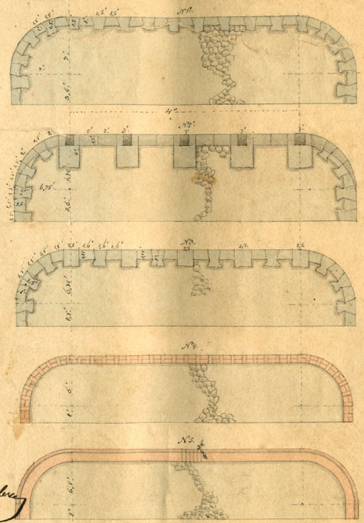
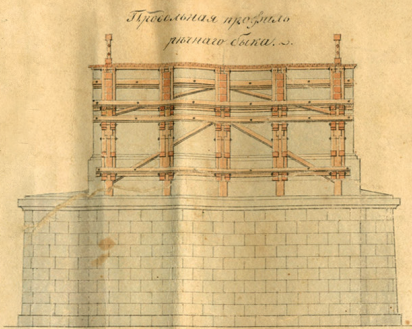
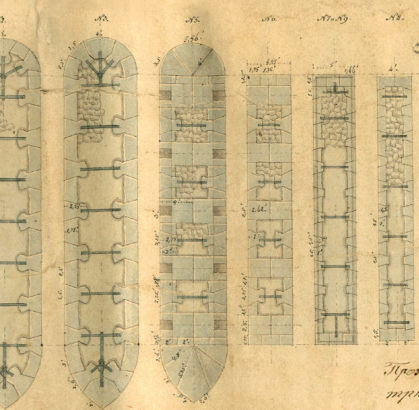
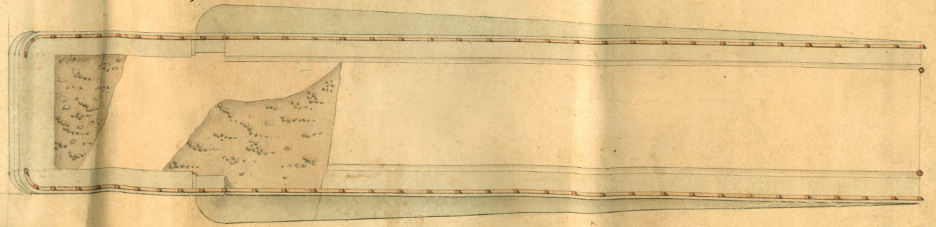
По плану проектирования каменного моста в г. Владивостоке
работы и сметы составлены в 1854 году
20... 1854 года
Инженер Иван Иванович Филиппов

Всего
Рисун.

План. № 5.



Проектъ этого утверждёнъ Императорскимъ Высочайшимъ повелѣніемъ
 Начальника Кавказскаго штаба
 войска на Кавказѣ находящійся
 27 Марта 1858. Инженеръ Александръ Бачинъ
 150 шаговъ.



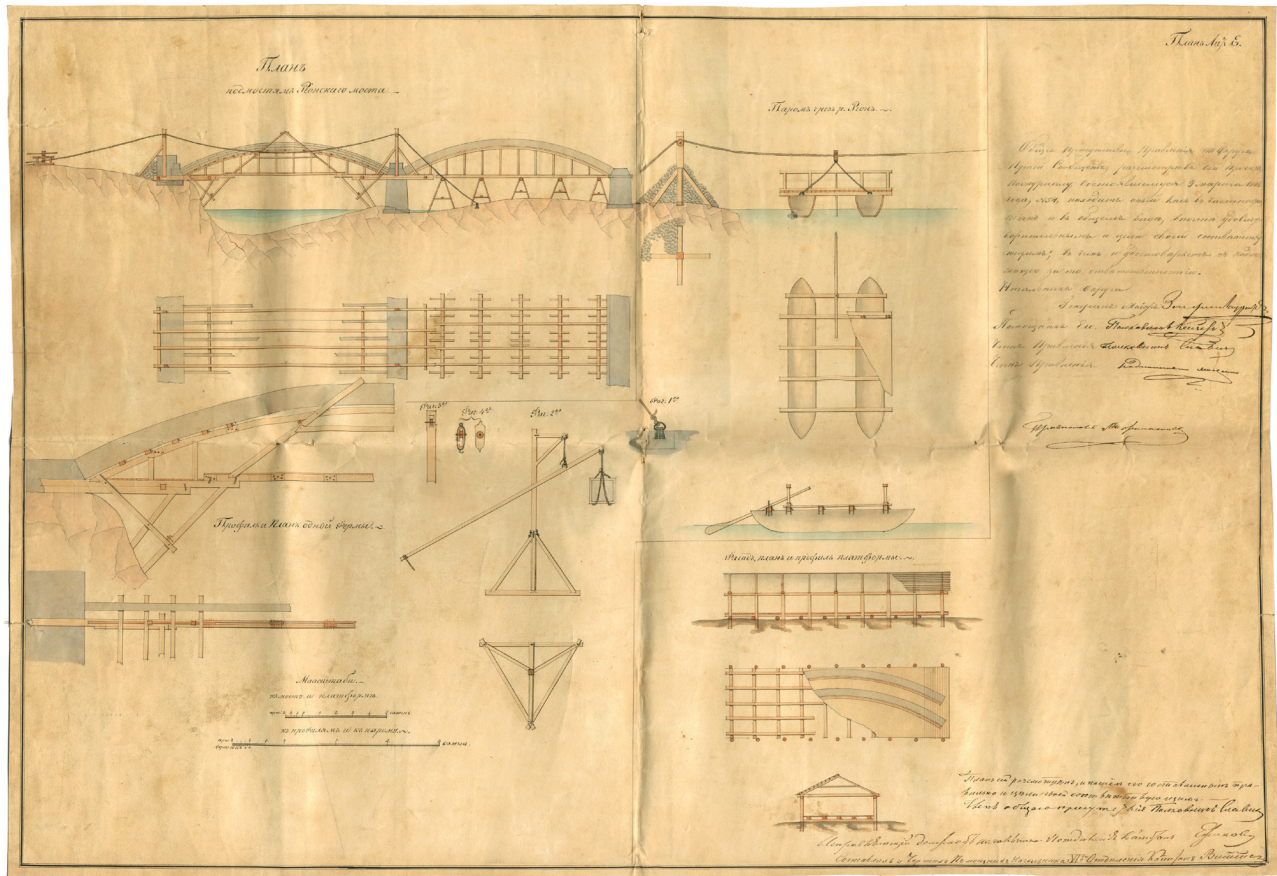
Проектъ сей по порученію Товарища Начальника Округа составленъ, и начертанъ, что въ немъ видно въ зданіи оградительнаго вала.

1) Стѣна должна быть построена изъ кирпича, а не изъ камня, такъ какъ камень въ мѣстахъ впаденій и асходившихъ частей.
 2) Откосы впаденій должны быть заложены, вѣдучи предположеннаго диаметра, что и показано.
 3) По краямъ дурного качества кирпича впаденій должно быть заложено, какъ обыкновенно въ каменныхъ впаденіяхъ, и подбиты дубомъ или соломатнымъ прокладомъ, а по угламъ для отпора въ предположенномъ въ впаденіи вѣтрахъ кирпичную стѣну заложить, и заложить оную впаденію изъ брусчатого камня по плану, со впаденіемъ на стѣну.
 4) За сѣки предположены сѣки, вѣдучи предположеннаго диаметра, и вѣдучи предположеннаго диаметра, и вѣдучи предположеннаго диаметра, и вѣдучи предположеннаго диаметра.
 5) Стѣна должна быть построена изъ кирпича, а не изъ камня, такъ какъ камень въ мѣстахъ впаденій и асходившихъ частей.

Инженеръ Александръ Бачинъ
 Начальникъ штаба
 Инженеръ Александръ Бачинъ
 Начальникъ штаба

Инженеръ Александръ Бачинъ

Инженеръ Александръ Бачинъ Начальникъ штаба
 Инженеръ Александръ Бачинъ Начальникъ штаба



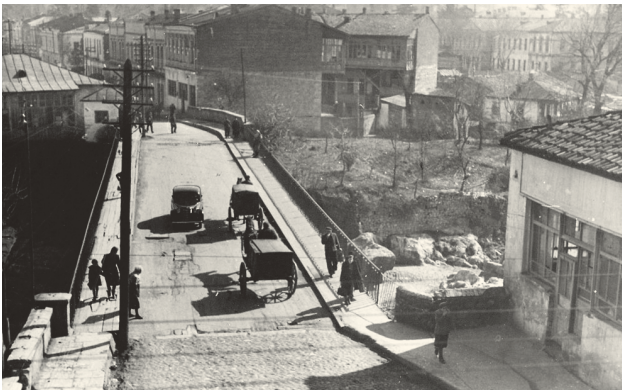
სურ. 68.
თეთრი ხიდის
კონსტრუქცია და
მშენებლობის
ორგანიზაციის
პროექტი

მშენებლობის საინტერესო ისტორია და ბევრი გრაფიკული მასალა მოიპოვება **წითელ ხიდზე**. ხიდი აგებულია იმ ადგილას, სადაც დიუბუა დე მონპერე 1834 წლის გეგმაზე ძველი ბურჯები იქნა დაფიქსირებული. ერთ-ერთი ვერსიით, რკინის კონსტრუქცია, რომლითაც ხიდი არის აგებული, იმ ქარხანაში დაამზადეს, სადაც პარიზში არსებული ეიფელის კოშკის კონსტრუქცია კეთდებოდა. პირველი რკინის ხიდი ქუთაისში წითლად შეიღება და სახელიც აქედან მიიღო. ხიდი ექსპლუატაციაში 1862 წელს შევიდა. (სურ. 69 – 70)

სატრანსპორტო კვანძების გაუმჯობესებისა და ქალაქის შემდგომი განვითარებისათვის 1960-ანი წლების დასაწყისში ცენტრში დაიგეგმა კიდევ ერთი ხიდის, რუსთაველის სახელობის სატრანსპორტო ხიდის აგება რიონზე, რომელიც ისტორიულ საქალაქო ცენტრს დააკავშირებდა მარჯვენა სანაპიროს. (სურ. 72).

რუსთაველის ხიდის მშენებლობა 1962 წელს დაიწყო და 1965 წლის 7 ნოემბერს დასრულდა. ხიდის პროექტირებაზე და მის სისრულეში მოყვანაზე იმუშავეს არქიტექტორმა გივი თოღაძემ, ინჟინერ-მშენებლებმა: ოთარ ჩიხლაძემ, ჯემალ წულაძემ და ანდრო აბრამიძემ.

შეიძლება ითქვას, რომ ქუთაისის ძველი ხიდები: **ჯაჭვის ხიდი, წითელი ხიდი და თეთრი ხიდი, ასევე რიონის ულამაზესი თეთრი ქვები და ძველი კიბე-ქუჩა, ქუთაისის ღირსშესანიშნაობაა და ძველია.**



სურ. 69.
წითელი ხიდი.
შორს მჩანს თეთრი
ხიდი. ნახატი. 1865 წ.,
სტაროვსკი

სურ. 70.
წითელი ხიდი, იგივე
ხედის ფოტო. 1910 წ.

სურ. 71.
წითელი ხიდი

სურ. 72.
დღეს წითელ და
თეთრ ხიდებს
შორის მოქმედებს
რუსთაველის
სახელობის ხიდი
ფოტო - ლადო აშოთია



ნაწილი II

საბჭოთა პერიოდში შექმნილი გენერალური გეგმები –
1938, 1947, 1956 წლები

ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი მემკვიდრეობის ისტორიისათვის მნიშვნელოვან მასალას მოიცავს საბჭოთა პერიოდში შედგენილი ქალაქის რეკონსტრუქციისა და განვითარების გენერალური გეგმები.

გასაბჭოების პირველ წლებში, პრინციპულად რაიმე ახალი ქუთაისის განაშენიანებაში არაფერი ხდება, ქალაქის მიმდებარე ტერიტორიების ათვისება კვლავ სტიქიურად გრძელდება. ამ პერიოდში საქართველოში ოციოდე არაქართველი არქიტექტორი მოღვაწეობდა, მაგრამ ქალაქგეგმარებაში მათი კვალი არ სჩანს. ქალაქგეგმარების გარშემო პროფესიული აზროვნების ჩამოყალიბება 1920-30-იან წლებში დაიწყო. გაზეთი „კომუნისტი“ 1921 წლის აპრილში იუწყებოდა, რომ „...აღძრულია საკითხი ქალაქების ხელახლა დაგეგმვის შესახებ. პირველყოვლისა გორის, შემდეგ განზრახულია ბათუმის და ა. შ.“¹⁸

1921 წლიდან საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარებასთან ერთად ქალაქმშენებლობით და არქიტექტურულ განვითარებაში იწყება სხვა ეტაპი, რადგან მიწაზე კერძო საკუთრების გაუქმებამ, საცხოვრებელი ფონდის მუნიციპალიზაციამ, ქალაქების დაგეგმარების პროცესს ორგანიზებული მიდგომის საშუალება მისცა.

1927-28 წლებში ასპარეზზე გამოჩნდა ადგილობრივ უმაღლეს სასწავლებელში აღზრდილი ქართველ არქიტექტორთა თაობა და მუშაობა საქართველოს ქალაქთა გეგმების შედგენაზე რეალურ სახეს ღებულობს და საკმაოდ წარმატებულადაც. ამ თაობის წარმომადგენლებმა აქტიური მონაწილეობა მიიღეს ქართული საბჭოთა ქალაქმშენებლობის საფუძვლების ჩამოყალიბებასა და დამკვიდრებაში. ამ თაობამ გზა გაუკვალა მოწინავე ქალაქმშენებლობით მოსაზრებებს და დააყენა მრავალი მნიშვნელოვანი საკითხი, რომელიც იმ დროს კამათისა და დისკუსიის საგანს წარმოადგენდა, ხოლო დღეს უკვე საყოველთაოდ აღიარებულია. იმ თაობას, რომელიც 1930-იან წლებში მოღვაწეობდა

მიეკუთვნებიან არქიტექტორები: ი. ყირქესალი, მ. შავიშვილი, ლ. სუმბაძე, ა. ნიკოლაიშვილი, შ. თულაშვილი, ზ. ქურდიანი, ა. ქურდიანი, ბ. ლორთქიფანიძე, შ. ლომთაძე, შ. გიგოლაშვილი და სხვა.

ოციანი წლების ბოლოსათვის საბჭოთა ქალაქმშენებლობას მუშათა დასახლებებსა და ქალაქების დაგეგმვაში დიდი გამოცდილება და მიღწევები დაუგროვდა. პირველსავე პერიოდში საბჭოთა არქიტექტორებმა შეძლეს მსოფლიო ქალაქმშენებლობის პრობლემების დონეზე დამდგარიყვნენ და ზოგიერთ საკითხების პროგრესულ გადაწყვეტაში წამყვანების როლიც შეესრულებინათ.

ქალაქმშენებლობითი ნორმატიული დოკუმენტების სისტემა მუშავდებოდა უცხოურ სამშენებლო ნორმებთან შესაბამისობაში და დოკუმენტაციაზე დაყრდნობით, სხვადასხვა პროფილის მეცნიერთა დიდი ჯგუფის მონაწილეობით და საკმაოდ პროგრესულად გამოიყურებოდა. დიდი წვლილი შეიტანა ქალაქმშენებლობის როლისა და მნიშვნელობის ამაღლებაში „არქიტექტორ-ურბანისტთა გაერთიანებამ“.¹⁹

ოცდაათიანი წლების ქალაქმშენებლობის ხარისხის მაჩვენებელია ზრუნვა ქალაქის სივრცის არქიტექტურულ-მხატვრულ ორგანიზაციაზე. ამ პერიოდის პროექტებში ქალაქმშენებლობის ესთეტიკური მხარე უკვე გარკვეულ ადგილს იკავებს, თუმცა სათანადო დონეზე ვერ დგას და პირობით ხასიათს ატარებს და არ გასცილება მარეგულირებელ სქემებს ქალაქის ცალკეული ნაწილებისა. პირველ ეტაპზე ალბათ ეს ბუნებრივი იყო და არ აკნინებდა ამ მოვლენის მნიშვნელობას. დაგეგმარების მშრალი გეომეტრიულობა და ბუნებრივი პირობების უგულვებელყოფა, რომელშიც იგრძნობოდა კონსტრუქტივიზმის გავლენა, ძალზე გავრცელებული იყო მთელს საბჭოთა სივრცეში.²⁰

ასეთი მიდგომები გავრცელდა რელიეფური საქართველოს ქალაქებზეც, მათ შორის ქუთაისზეც, რომლის გამორჩეული სილამაზე სწორედ რელიეფზე შეფენილი ქალაქია. ქუთაისი მიეკუთვნება იმ ქალაქთა რიცხვს, რომლისათვისაც რელიეფს არსებითი მნიშვნელობა აქვს, ბუნებრივი პირობები განაპირობებს კონტრასტს ქალაქის სხვადასხვა ნაწილებს შორის, თუნდაც რიონის მარჯვენა და მარცხენა ნაპირებს შორის. განსაკუთრებით უნდა აღინიშნოს ქალაქის ტერიტორიის გამწვანების საკითხი. ქუთაისი ცნობილია როგორც „მწვანე ქალაქი“. ეს სახელი ქალაქს მოუტანა ინდივიდუალური დასახლებების გამწვანებულმა ეზოებმა. 1927 წელს გაშენდა საღორის ტყის მასივი 14 დესეტინა (15.4 ჰექტარი) – (გაზეთი კომუნისტი 1927, 16/6, ნომერი 135).

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.

ქუთაისი პირობითად დაიყო 11 რაიონად. აქედან: ორი სამრეწველო, ორი ნახევრად სამრეწველო, ანუ შერეული და დანარჩენი საცხოვრებელი. პირველი 4 განთავსდა ქალაქის სამხრეთით მდინარე რიონის ორივე მხარეს. მათ წარმოშობას და განლაგებას ამ ადგილებზე ხელს უწყობდა ვრცელი დაუსახლებელი

ტერიტორიები და წყნარი რელიეფი, ახალი ხიდი რიონზე, ასევე რიონი-წყალტუბოს რკინიგზის შტოს მშენებლობა. საცხოვრებელი რაიონები განთავსებული იყო ძირითადად ქალაქის ჩრდილოეთ ნაწილში. ამ პერიოდისათვის ქალაქის გეგმარებითა 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.

1924 – 1926 წლისთვის შედგა ქალაქის წყლით უზრუნველყოფის პროექტი, მაგრამ 1934 წლამდე ქუთაისი მაინც წყალსადენის გარეშე იყო. ქალაქში მიმდინარე ახალმშენებლობები, საწარმოთა გაჩენა, წყალსადენისა და კანალიზაციის მოთხოვნები, საჭიროებდა ქალაქგეგმარებით ჩარევებს, ერთიანი გეგმის შედგენას. საყრდენი გეგმის შედგენისათვის საჭირო იყო გულმოდგინე და მრავალმხრივი შესწავლა ქალაქის არსებული მდგომარეობისა.

1930-იანი წლების ბოლოს გეგმარებითი პროექტირებისათვის დაწყებული მოსამზადებელი სამუშაოები: ტოპოგრაფიული გეგმა და ქალაქის ინვენტარიზაცია, მიმდინარეობდა ძალზე ნელი ტემპით. თავდაპირველად შედგა ტექნო-ეკონომიური გათვლა და შემდეგ სქემა ტერიტორიული განაწილებისა არქ. შ. თულაშვილთან ერთად, რომლის მიხედვით ქალაქის ტერიტორია უნდა გაზრდილიყო ქალაქის სამხრეთ-დასავლეთი მიმართულებით.

ქუთაისი, რიგით მეორე ადმინისტრაციულ – სამეურნეო, სამრეწველო და კულტურული ცენტრის მოსახლეობის რაოდენობა განისაზღვრა 185 ათასი ადამიანით, „სტატისტიკურ-ეკონომიური კრებულის“ მონაცემებზე დაყრდნობით, რომელიც გამოიცა 1932 წელს ქუთაისში. კრებულის წინასიტყვაობაში ვკითხულობთ: „ძირითად წყაროებად გამოყენებულია უკანასკნელი სტატისტიკური აღწერის დამუშავებული ჯამები, ფაბრიკა-ქარხნების და მალარობების ოფიციალური ცნობები, აგრეთვე სხვადასხვა დაწესებულება-ორგანიზაციების განკარგულებაში მყოფი მასალები, სათანადო შემოწმებისა და შესწორების შემდეგ. ომიანობის წინა და შემდგომ პერიოდის ცნობები ამოღებულია უმთავრესად გაზეთებიდან „КАВКАЗСКИЙ КАЛЕНДАРЬ“ და „ОБЗОР КУТАЙСКОЙ ГУБЕРНИИ“²¹

ამ კრებულის მიხედვით 1932 წლის 1 თებერვლისთვის ქუთაისში ცხოვრობდა 61 794 კაცი და ეკავა ტერიტორია 26 კვადრატული კილომეტრი, საღორიის აგარაკის 8 კვადრატული კილომეტრის ჩათვლით. (სურ. 73) მნიშვნელოვან დოკუმენტს წარმოადგენს „სტატისტიკური მონაცემები ქუთაისის სამხედრო გუბერნიისა“, შედგენილი 1886-1887 წლებში.

ინვენტარიზაციის მონაცემებზე დაყრდნობით მოხდა ქუთაისის ჯერ საყრდენი გეგმის შედგენა 1936 წელს, ხოლო შემდგომ, 1937-1938 წლებში, მუშაობა პირველ ორგანიზებულ გეგმაზე, (ტიმოთე გაბაშვილისეული იმერეთის 1737 წლის რუკის შედგენიდან, ზუსტად ორი საუკუნის შემდეგ) ავტორები იყვნენ: ა. ნიკოლაიშვილი და შ. თულაშვილი. ეკონომისტი ლ. ლორთქიფანიძე.

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

ქალაქი და სას. საბჭო	სოფელი	ტერიტორია კვ. კმლ.	მოსახლეობა		მცხოვრები ერთ კვ. კმლ.
			კომლი	მცხოვრე- ბი	
ქალ. ქუთაისი	—	26 ¹⁾	7889 ²⁾	61794	3433
1 მეტეენის სასოფ. საბჭო	4	43	448	2224	51,7
2 ნამოხვანის „ „	3	35	277	1356	38,7
3 ოფურჩხეთის „ „	4	46	525	2501	54,3
4 რიონის „ „	6	59	673	3668	62,1
5 გოდოგნის „ „	4	49	637	3102	63,3
6 ჭოგნარის „ „	5	55	768	3752	68,2
7 შვალტუბოს „ „	7	85	1578	7330	86,2
8 გუბარის „ „	3	33	545	2639	79,9
9 ქეიტორის „ „	5	50	857	4192	83,8
10 მაღლაკის „ „	2	59	1230	5771	97,8
11 ფარცხანას „ „	1	46	1280	5895	128,1
12 მუხიანის „ „	3	28	636	2941	105,0
13 პატრიკეთის „ „	3	59	1337	6136	104,0
14 საყულიის „ „	1	25	396	1817	176,6
15 ოფსკეთის „ „	1	33	548	2455	74,3
16 ნახშირღელეს „ „	2	19	469	2177	114,5
17 ქე. სიმონეთის „ „	1	26	999	4741	182,3
18 ცხუნჯურის „ „	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) სახლმფლობელობა.



ქუთაისის მოსახლეობის საპროექტო რაოდენობა განისაზღვრა 185.0 ათასი კაცით. ამ პროექტით ახალი ტერიტორიები მშენებლობებისათვის შეიქმნა რიონის მარჯვენა სანაპიროზე სამხრეთის და დასავლეთის მიმართულებით მონიშნული პრიორიტეტული ვექტორებით. (სურ. 74)

1937- 1938 წლების გეგმა არ განხორციელებულა. ამას ხელი შეუშალა მეორე მსოფლიო ომმა.

1939 წლის მონაცემებით ქუთაისის მოსახლეობა 77. 515 ათას კაცს ითვლიდა.

ქუთაისის გეგმაზე მუშაობა განახლდა ომის შემდგომ და პირველი ოფიციალური გენერალური გეგმა დამუშავდა 1947 წელს, საპროექტო ინსტიტუტში „საქსახპროექტი“. არქიტექტორი კვლავ ა. მ. ნიკოლაიშვილია, ამჯერად თანა-ავტორი შ. ა. გიგოლაშვილი, ეკონომისტი ლ. ვ. ლორთქიფანიძე. „ძირითადი ამოცანა, რომელიც იდგა პროექტანტების წინაშე, იყო ქალაქის გეგმარებითი ქსოვილის რეკონსტრუქცია, ქალაქის სტრუქტურულ ცენტრებს შორის საიმედო სატრანსპორტო კავშირების დამყარება, ახალი კომპლზიციური და ფუნქციური ცენტრების ჩამოყალიბება, საცხოვრებელი კვარტალების გამსხვილება.“ (სურ. 75)

სურ. 73.
ამონარიდი
„სტატისტიკურ-
ეკონომიური
კრებულიდან“
1932 წ.

სურ. 74.
ქუთაისის გენერალური
სქემა. 1938 წ.
(ავტ. ა. ნიკოლაი-
შვილი, შ. თულაშვილი,
ეკონომისტი
ლ. ლორთქიფანიძე)

Схематический план г.о.р. Кутаиси

Масштаб 1:2000:

ТОПОПЛАН 1933-1936 гг.



სურ. 75.
ქუთაისის სქემატური
გეგმა. 1933-1936 წწ.
ტოპოგეგმაზე დატა-
ნილია ავტოქარხნის
ტერიტორია და რკი-
ნიზის განშტოებები

**42 ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ
Г. КУТАЙСИ. 1947 Г.**



1947 წლის ქუთაისის გენგეგმაში, რომელიც სტრუქტურულად, განვითარების მიმართულებით თითქმის იდენტურია 1938 წლის ესკიზისა, მოსახლეობის რაოდენობას უნდა მიეღწია სავარაუდოდ 100.000 ათასი კაცისათვის. ამ გენგეგმაში გაჩნდა რკინიგზის განვითარების ტყიბულის შტო, რომელმაც გაიარა ქალაქის ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით 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

სურ. 77.
 სადემონსტრაციო
 გრაფიკული მასალა
 თ. ლომთაძის
 სადისერტაციო
 ნაშრომიდან.
 პლანშეტი 42

41 ОСВОЕНИЕ ЗАПАДНЫХ ОКРАИН КУТАЙСИ.

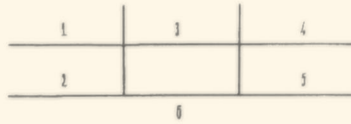
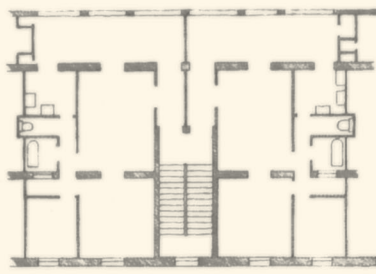


1	3	1. АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЙ ПРОЕКТ ЖИЛ. РАЙОНА ЗАПАДН. АТ. 131.
2	4	2. ОБЩИЙ ВИД ДОМА С ПАРКОВОМ ДВОРЦИМ.
3	5	3. ОБЩИЙ ВИД ДОМА С ПАРКОВОМ ДВОРЦИМ.
4	6	4. ОБЩИЙ ВИД ДОМА С ПАРКОВОМ ДВОРЦИМ.
5	7	5. ОБЩИЙ ВИД ДОМА С ПАРКОВОМ ДВОРЦИМ.
6	8	6. ОБЩИЙ ВИД ДОМА С ПАРКОВОМ ДВОРЦИМ.
7	9	7. ОБЩИЙ ВИД ДОМА С ПАРКОВОМ ДВОРЦИМ.
8	10	8. ОБЩИЙ ВИД ДОМА С ПАРКОВОМ ДВОРЦИМ.

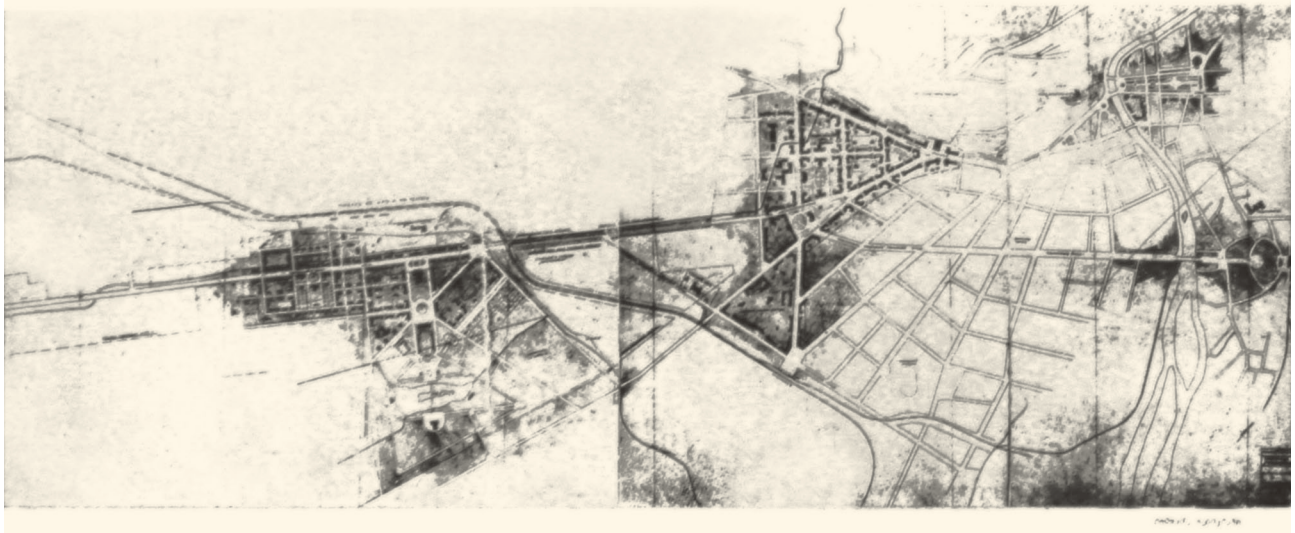
სურ. 78.
ქუთაისის დასავლეთის
მიმართულების
განაშენიანება.
თ. ლომთაძე,
პლანშეტი 41

სასიცოცხლოდ აუცილებელი, რადგან ჩნდებოდა სამუშაო ადგილები, ვითარდებოდა წარმოება, იზრდებოდა მოსახლეობა რაოდენობა. (სურ. 76, 77)

1947 წლის გენერალურ გეგმაში გადაწყდა ქალაქის განვითარების ძირითადი მიმართულებები: დასავლეთისა და სამხრეთის პრიორიტეტული ვექტორები, რადგან სწორედ აქ იყო თავისუფალი ტერიტორიები. გენგეგმას საფუძვლად დაედო ზუსტი ტოპოგრაფიული რუკა შედგენილი 1933 – 1936 წწ. ქალაქის 1947 წლის გენერალურ გეგმაზე დაყრდნობით, არის მცდელობა სხვადასხვა რაიონების სატრანსპორტო კავშირების გაუმჯობესებისა, ქალაქის რთული კვანძების



52 ПОСЕТ ВЪВЕДЕНИЯ ВЪ ПОСЕЛОКЪ ИЛИ ПОСЕЛЕНА ИЛИ ПОСЕЛЕНА
 53 ПОСЕТ ВЪВЕДЕНИЯ ВЪ ПОСЕЛОКЪ ИЛИ ПОСЕЛЕНА ИЛИ ПОСЕЛЕНА
 43 ПОСЕТ ВЪВЕДЕНИЯ ВЪ ПОСЕЛОКЪ ИЛИ ПОСЕЛЕНА ИЛИ ПОСЕЛЕНА
 6 ПОСЕТ ВЪВЕДЕНИЯ ВЪ ПОСЕЛОКЪ ИЛИ ПОСЕЛЕНА ИЛИ ПОСЕЛЕНА



რეგულირებისა. მაგალითად ძველი ცენტრის რეკონსტრუქცია, რომელიც დამუშავდა 1950 წელს. (ავტ. შ. ლომთაძე, ი. გუჯაბიძე). 1947 წლის პროექტმა გამოამჟღავნა ქალაქის ამ ნაწილის მნიშვნელობა ქალაქის სტრუქტურაში და დასაბა მისი შემდგომი განვითარების გზები. მკვეთრად გაუმჯობესდა რიონის ღრვე ნაპირებს შორის კავშირები, დაისაბა რკინიგზის სადგურ “ქუთაისი-1”-ის მიმდებარე ტერიტორიების რეკონსტრუქცია.

სარეკონსტრუქციო სამუშაოები ძველ ქალაქში სრულდებოდა დიდი სიფრთხილით.²² 1950-იანი წლების დასასრულს ქუთაისში გაჩნდა საცხოვრებელი

სურ. 79.
 ავტოქარხნის დასახლების გეგმარება.
 თ. ლომთაძის გრაფიკული მასალა.
 პლანშეტი 52



სურ. 80.
ქუთაისის 1956 წლის
რეკონსტრუქციის
გენერალური გეგმა,
ძირითადი ნახაზი.
(ავტ. შ. ლომთაძე,
თანაავტორები
დ. ნაცვლიშვილი,
ნ. ორლოვა,
შ. ნოსელიძე)

სოციალური პროექტები, გუმათის ელექტრო სადგურის განაშენიანება (ავტორი მ. ბუზ-ოღლი), (სურ. 78) ავტოქარხნის დასახლების კომპლექსური გეგმარება. განაშენიანება ხორციელდებოდა 5-9 სართულიანი ტიპური პროექტებით (ავტორები: მ. შავიშვილი, გ. ჩიგოვიძე), (სურ. 79)

მშენებლობა მიმდინარეობდა დაბალი ხარისხით დაჩქარებული ტემპების გამო, რამაც გამოიწვია ამ დასახლების ერთფეროვნება და უსახურობა. ავტოქარხნის მშენებლობამ, რომელიც ერთერთი პირველი იყო კავკასიაში, მუშაობა დაიწყო 1945 წლის აპრილში და საგრძნობლად გაზარდა სამუშაო ადგილების რაოდენობა, შესაბამისად გაიზარდა მოსახლეობის რიცხვიც.

ცალკე განხილვის საგანი გახდა ქუთაისში ლითაფონის ქარხნის მშენებლობა, რომელმაც თავისი წარმოების ციკლით და მავნე გამონაყოფებით მნიშვნელოვნად დააბინძურა ქუთაისის საცხოვრებელი გარემო და უნდა აღინიშნოს, რომ ქუთაისის

განვითარების მომდევნო პროექტებში ყველგან მოიაზრებოდა ამ ქარხნის გატანა ქალაქიდან.

ქუთაისის მეორე გენერალური გეგმა დამტკიცდა 1956 წელს, საპროექტო ინსტიტუტის „საქქალაქმშენსახპროექტი“-ს ქუთაისის ფილიალში, მისი ავტორი იყო არქიტექტორი შ. ლომთაძე, თანაავტორები – დ. ნაცვლიშვილი, ნ. ორლოვა და შ. ნოსელიძე. (სურ. 80)

შოთა ისმაილის ძე ლომთაძე დაიბადა ქ. ქუთაისში 1916 წლის 15 მარტს. დაამთავრა ქ. თბილისის ინდუსტრიული ინსტიტუტი 1936–1940 წლებში. 1946 წელს იყო ქ. ქუთაისის მთავარი არქიტექტორი. არის ავტორი მრავალი პროექტისა, მათ შორის ქ. ქუთაისის 1950 – 1956 წლების გენერალური გეგმისა.

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

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. 1959 წელს მოსახლეობის რაოდენობა ქუთაისში გაიზარდა 128,203 კაცამდე. 1970 წლისათვის მოსახლეობის რაოდენობამ მიაღწია 162,787 ათას კაცს.

დღის წესრიგში დადგა ქ. ქუთაისის განვითარებისა და რეკონსტრუქციის მესამე გენერალური გეგმის შექმნის აუცილებლობა, მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ზრდისა და ქალაქმშენებლობის ნორმებისა და წესებში შეტანილ ცვლილებებთან დაკავშირებით 1956 წლის გენგეგმის საპროექტო რაოდენობასთან შედარებით.

ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების
III გენერალური გეგმა- 1976 წ.

ქ. ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენერალური გეგმის დამუშავება დაევალა სათაო საპროექტო ინსტიტუტს თბილისში – „საქქალაქმშენსახპროექტ“.

ახალ გენგეგმაში უნდა გადაწყვეტილიყო მნიშვნელოვანი პრობლემები. პირველ რიგში აუცილებელი იყო ქალაქის ტერიტორიალური ზრდის სწორი ვექტორების განსაზღვრა არა მარტო საპროექტო 2000 წლისათვის, არამედ საპროექტო ვადის გასვლის შემდეგაც, 2025 წლისათვის.

წინმსწრებად 1972 წელს, ვადით 2000 წლამდე, შესრულდა ქუთაისის განვითარების ტექნო-ეკონომიურ საფუძვლების პროექტი, სადაც დასაბუთებული იყო მოსახლეობის სავარაუდო რაოდენობა ქუთაისში იმ პერიოდისათვის. პროექტის ცალკეული ნაწილების დამუშავებაში მონაწილეობა მიიღეს:

1. მოსკოვის „ЦНИИП-Градостроительство“- დაამუშავეს „საქალაქო ტრანსპორტის“ ნაწილი;
2. „გიპროსვიაზის“ საქართველოს განყოფილება – მოსაზრებები ქალაქის რადიოსატრანსლაციო ქსელის თაობაზე.

ქუთაისის განვითარების ტექნო-ეკონომიკური საფუძვლები (ტეს-ი), დამუშავდა საქართველოს სახმშენის დავალებით საპროექტო ინსტიტუტში „საქქალაქმშენსახპროექტი“. ავტორები იყვნენ: ზ. ქურდიანი, შ. გიგოლაშვილი, ა. ლომთაძე, დ. ნაცვლიშვილი. ეკონომისტი ე. სალაყაია. ტეს-ი დამუშავდა მთელი რესპუბლიკის ინტერესებიდან გამომდინარე, კერძოდ:

1. უნდა შეცვლილიყო მნიშვნელოვანი დისპროპორცია დედაქალაქსა და რესპუბლიკის მეორე ქალაქს – ქუთაისს შორის;
2. 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;
3. ქუთაისი უნდა გადაქცეულიყო ჭეშმარიტად საქართველოს მეორე სამრეწველო და კულტურულ ცენტრად.

პროექტით გათვალისწინებული იყო ქუთაისში განლაგება ქალაქის განმავითარებელი დარგებისა: სამრეწველო, სამეცნიერო-საკვლევო, უმაღლესი სასწავლებლები და ა. შ.

ტეს-ის მიხედვით ქუთაისის მოსახლეობის რაოდენობას 2000 წლისათვის უნდა მიეღწია 450.000 კაცისთვის. განიხილებოდა ქალაქის ზრდის ორი ვექტორული მიმართულება ე. წ. „განივი“ და „მერიდიანული“.²³

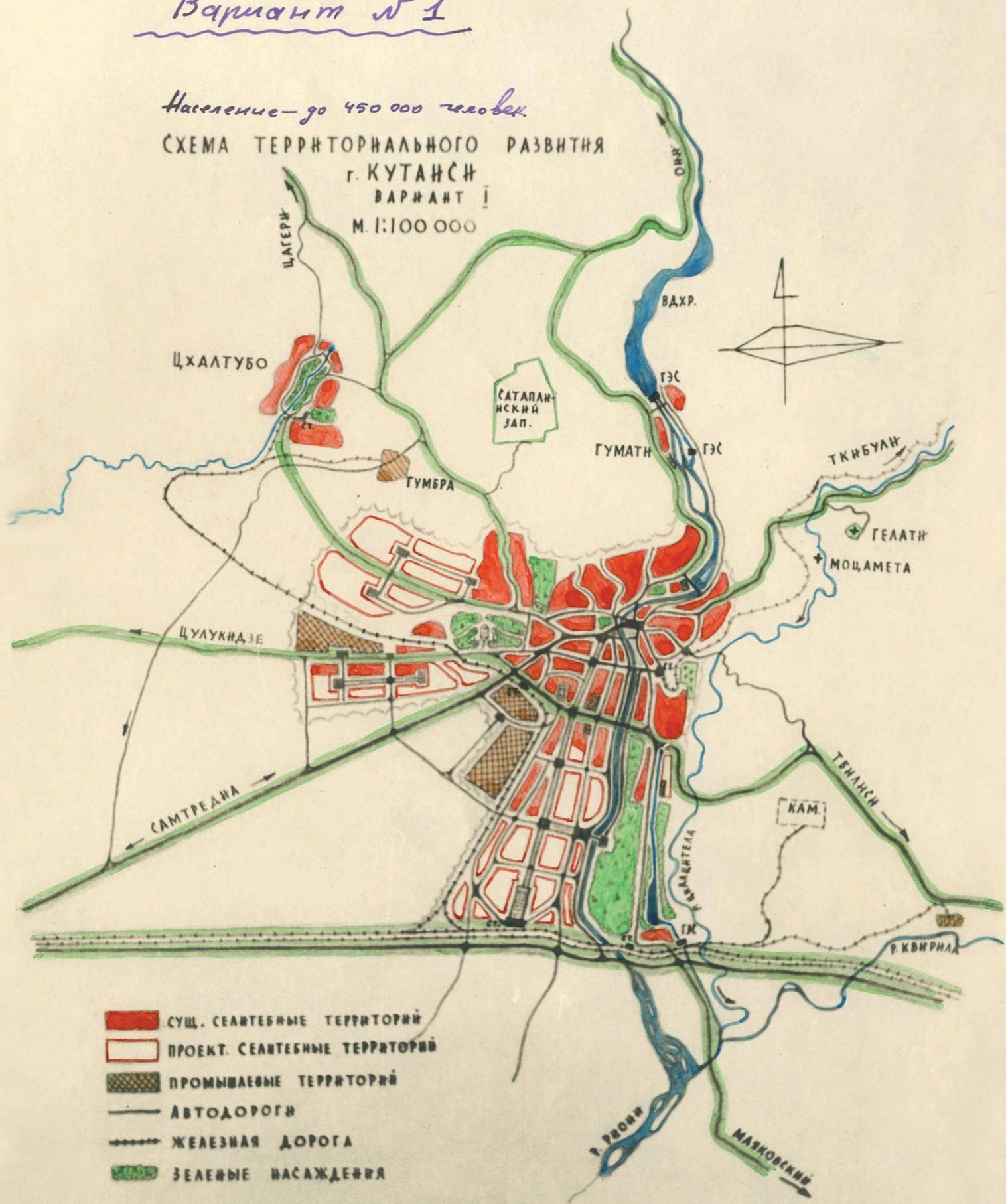
„განივი“ ვარიანტი ითვალისწინებდა ქუთაისის განვითარებას დასავლეთის მიმართულებით, ხოლო საპროექტო ვადის გასვლის შემდეგ, აღმოსავლეთის მიმართულებით, შედარებით მთავარიან რელიეფზე. (სურ. 81) ამგვარი გადაწყვეტის ძირითადი მიზანი იყო არსებული და საპროექტო საცხოვრებელი კვარტალების დაცვა სამრეწველო ობიექტების მავნე ზემოქმედებისაგან, გაბატონებული დასავლეთის და აღმოსავლეთის ქარების მიმართულების გათვალისწინებით.

მოპირდაპირე მხარეს: სურ. 81. ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების „განივი“ ვარიანტი. ესკიზის ავტორი ზ. ქურდიანი.

Вариант № 1

Население — до 450 000 человек

СХЕМА ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
г. КУТАЙСИ
ВАРИАНТ I
М. 1:100 000



- СУЩ. СЕЛТЕБНЫЕ ТЕРРИТОРИИ
- ПРОЕКТ. СЕЛТЕБНЫЕ ТЕРРИТОРИИ
- ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТЕРРИТОРИИ
- АВТОДОРОГИ
- ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
- ЗЕЛЕННЫЕ НАСАЖДЕНИЯ



სურ. 82-85.
ძველი ქუთაისის
განაშენიანება
რელიეფზე

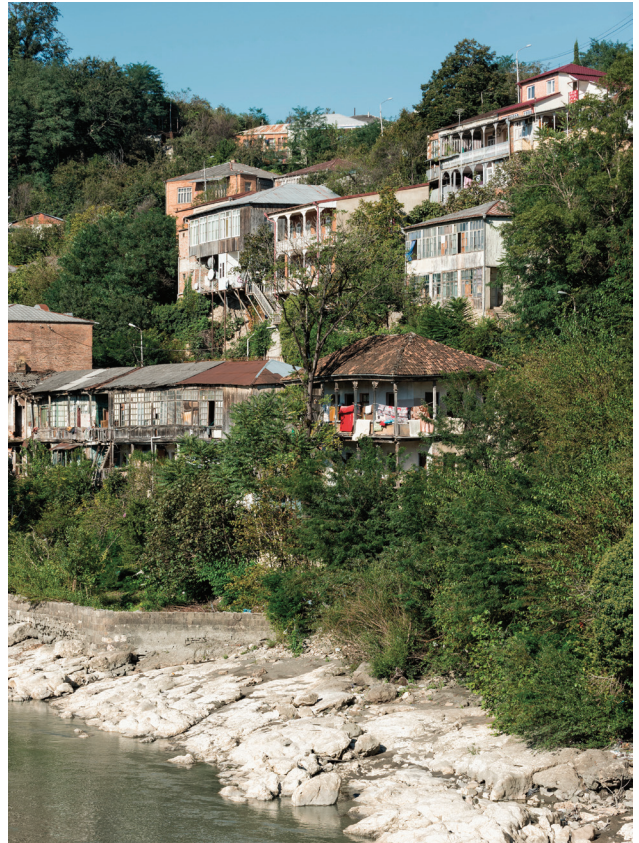
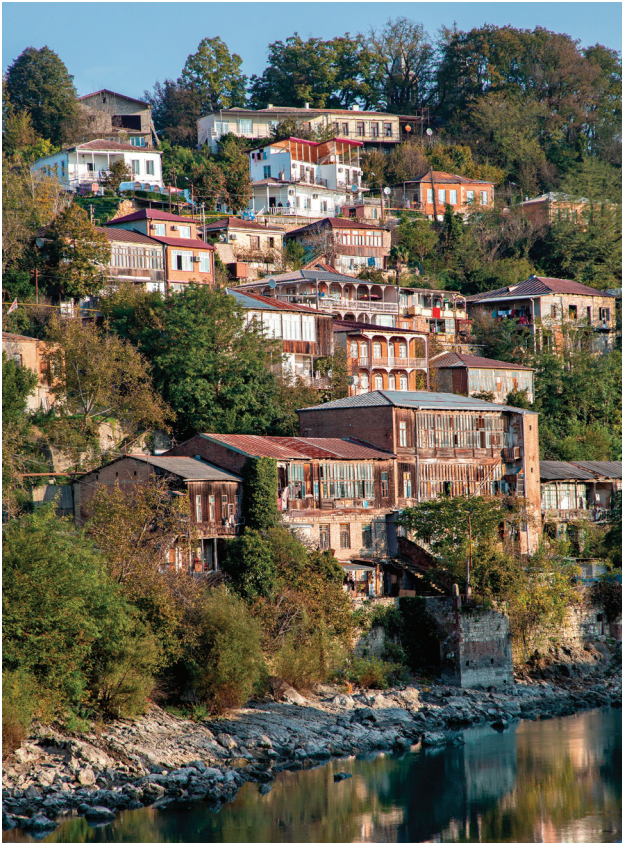
პრაქტიკამ აჩვენა, რომ **რთულ რელიეფზე სწორად მიგნებული განაშენიანების ხერხები, გარდა სასოფლო-სამეურნეო მიწების ეკონომიისა, ასევე ჰქმნის მხატვრული თვალსაზრისით მომგებიან განაშენიანებას.** ეს ისტორიულად ბუნებრივი სურათია საქართველოს მთაგორიანი რელიეფისათვის. გვაქვს რელიეფზე განაშენიანების უნიკალური მაგალითები: შატილი, მუცო, სიღნაღი და სხვა, მათ შორის არის ძველი ქუთაისიც.

ქუთაისის განვითარების „განივი“ ვარიანტი, მიუხედავად იმისა, რომ რთული რელიეფის გამო ქმნიდა გეგმარებით და კომპოზიციური ხასიათის სიძნელეებს, ამავე დროს იძლეოდა საშუალებას, განაშენიანებას მისცემოდა მხატვრული მრავალფეროვანი და ეფექტური ხასიათი. კიბე-ქუჩები, ტერასული განაშენიანება ორგანულად დააკავშირებდა ქალაქის არქიტექტურას და გარემო ბუნებას, რაც დამახასიათებელია ქუთაისისთვის. (სურ. 82-85) განვითარების ეს ვარიანტი იღებდა ხაზოვან სტრუქტურას. ახალი საცხოვრებელი რაიონებისათვის მოიაზრებოდა ქუთაისის დასავლეთით მიმდებარე სოფელ ბანოჯასა და აღმოსავლეთით სოფელ ვოდოგანის, ასევე 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. „განივი“ ვარიანტი ქვეყნის ბიუჯეტისათვის მიუღებელად ჩაითვადა.

ყველა ეტაპზე ქალაქისა და ბუნებრივი გარემოს ურთიერთკავშირის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს დახრილი რელიეფი, რომელიც სამშენებლო ნორმებში მოხსენებული იყო, როგორც „არავარგისი“ მშენებლობისათვის, რადგან იწვევდა დამატებით საინჟინრო ღონისძიებებს, ხარჯებს და არაეკონომიურია.

ამასთან დაკავშირებით მოქმედი სამშენებლო ნორმებითა და წესებით, **დიდი დახრილობის მქონე ტერიტორიები მიჩნეული იყო „ნაკლებ ვარგისიანად“ ან „უვარგისად“ მშენებლობისათვის,** მაგრამ სულ მზარდი ტერიტორიალური დეფიციტის პირობებში ეს ნორმატიული დებულებები გადაიხედა, რადგან გახდა ხელის შეშლელი 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.“²⁴

ახალი ნორმები იძლევა საშუალებას, რომ ქუთაისის „განივი“ განვითარების ვარიანტის განხილვა კვლავ დადგეს დღის წესრიგში ახალი თაობის გენგემაში, მითუმეტეს ეს დაიცავს იმ ნაყოფიერ მიწებს განაშენიანებისაგან (დაახლოებით 1100.0 ჰა), რომელიც შედიოდა 1962 წელს დამტკიცებულ ქალაქის საზღვრებში და დროებით იმყოფებოდა წყალტუბოს რაიონის სარგებლობაში.

„მერიდიანული“ ვარიანტი გულისხმობდა ქალაქის განვითარებას 2000 წლამდე სამხრეთით ამიერკავკასიის რკინიგზის მაგისტრალურ ხაზამდე, ხოლო დასავლეთით საქალაქო აეროპორტამდე. ქალაქის განაშენიანების კომპლზიცია იქნეს აშკარად გამოსატულ სხივურ სისტემას სამხრეთ და დასავლეთის მიმართულებით. (სურ. 86) ქალაქის განვითარების ეს ვარიანტი იმეორებდა სქემას, რომელიც ჯერ კიდევ 1956 წლის გენგემაში იყო ჩადებული. ამ შემთხვევაში თავიდან იქნებოდა აცილებული „განივი“ ვარიანტში ჩამოთვლილი სიძნელეები. ამ სქემის მხარდამჭერი მოსაზრებები შემდეგია: ქალაქში სამრეწველო ობიექტების გაბნეული განლაგება ხელს უშლიდა ქუთაისის განვითარებას, მრეწველობის

Т. 7.0

Вариант №2

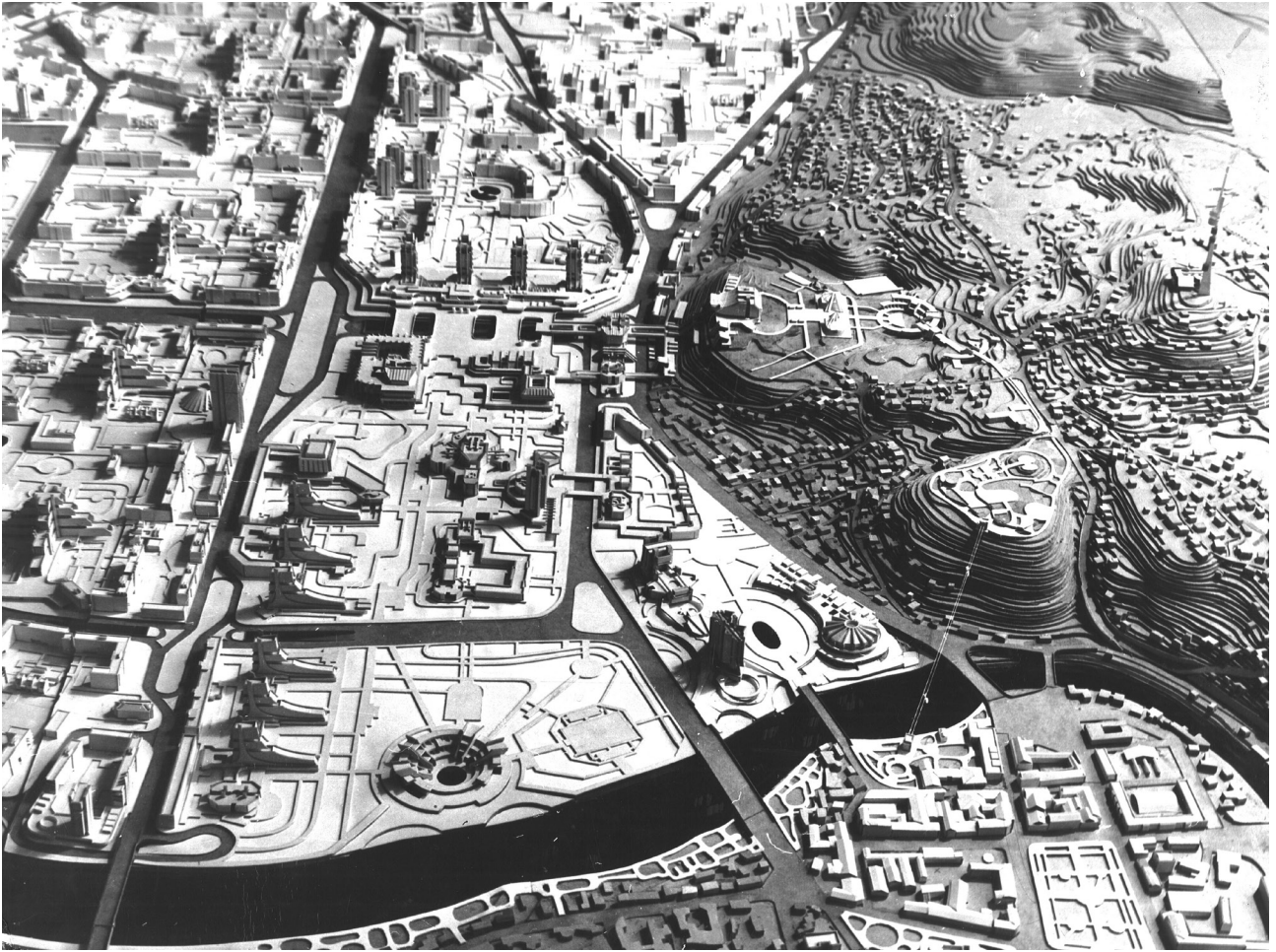
450 000 чл.

СХЕМА ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

г. КУТАЙС#
ВАРИАНТ II

М. 1:100 000





მესამე გენგეგმაზე მუშაობის პროცესში მოქმედებაში იყო 1974 წლის საკავშირო სამშენებლო ნორმები და წესები ქალაქგეგმარებაში, რომელიც საფუძვლად დაედო ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების გეგმის დამუშავებას. მიწაზე კერძო საკუთრების არ არსებობამ დიდი შესაძლებლობები მისცა და ხელ-ფეხი გაუხსნა დამპროექტებლებს, რათა თამამად ჩაედოთ მიწის ათვისებასთან და რეკონსტრუქციასთან დაკავშირებული რადიკალური იდეები.

ქ. ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენერალური გეგმა, ითვლება ქუთაისის ბოლო გენერალურ გეგმად, რომელიც შესრულებული იყო იმ პერიოდისთვის მოქმედი ქალაქგეგმარებითი სტანდარტების სრული დაცვით, პროექტირების ყველა ეტაპის გათვალისწინებით და სრული გრაფიკული მოცულობით, შესრულდა ქალაქის ცენტრის მაკეტიც. (ფოტო 89)

[„მრეწველობა და მრეწველობის განვითარების პერსპექტივები იყო ის ძირითადი ქალაქწარმოქმნელი ფაქტორი, რომელიც საფუძვლად დაედო ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების III გენერალურ გეგმას.“]²⁵ ამავე დროს, გათვალისწინებული იყო ორი სამრეწველო ზონის და მთელი რიგი სამრეწველო ობიექტების გატანა საცხოვრებელი ზონიდან, რადგან ისინი ხელს

სურ. 89.
ქუთაისის
რეკონსტრუქციისა
და განვითარების III
გენერალური გეგმა
(მაკეტის ფოტო)

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. შესაბამისად ფუნქციონალური ზონირების დროს განსაკუთრებული მნიშვნელობა მიექცა სამრეწველო და კომუნალურ-სასაწყობო ობიექტების ტერიტორიების განთავსებას. ეს ნაკარნახევი იყო სურვილით, სამრეწველო ობიექტები ისე განლაგებულიყო საცხოვრებელ რაიონებთან, რომ ყოფილიყო მოსახერხებელი და მოსახლეობისათვის არასაზიანო.

მდგომარეობის გაუმჯობესების მიზნით ძირითადად იქმნება სამი სამრეწველო ზონა: ორი არსებული ბაზაზე და მესამე, სრულიად ახალი ზონა ქალაქის სამხრეთით.

არსებული სამრეწველო ზონები – ცენტრალური და დასავლეთის, განიცდის მაქსიმალურ რეკონსტრუქციას. გატანილია სანიტარული თვალსაზრისით მაკვნი საწარმოები. მათ ადგილის უმეტესი ნაწილი ეთმობა საქალაქო მშენებლობას, მიწების რაციონალური გამოყენებით. ასეთი მიდგომა დაზოგავდა გზების ქსელებს და ფინანსებს.

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 რაოდენობის განსაზღვრა ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორია. მესამე გენერალური გეგმით, პერსპექტიული განვითარების ღონისძიებებიდან გამომდინარე, მისი სამრეწველო პოტენციალის გათვალისწინებით, 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. საცხოვრებელი განაშენიანების, მომსახურების ობიექტების, საზოგადოებრივი ცენტრების, ქუჩების ქსელის და საერთო სარგებლობის მწვანე ნარგავების რაციონალური განთავსება განპირობებული იყო მოსახლეობისათვის ცხოვრების საუკეთესო პირობების და ქალაქის არქიტექტურული სახის შექმნით.

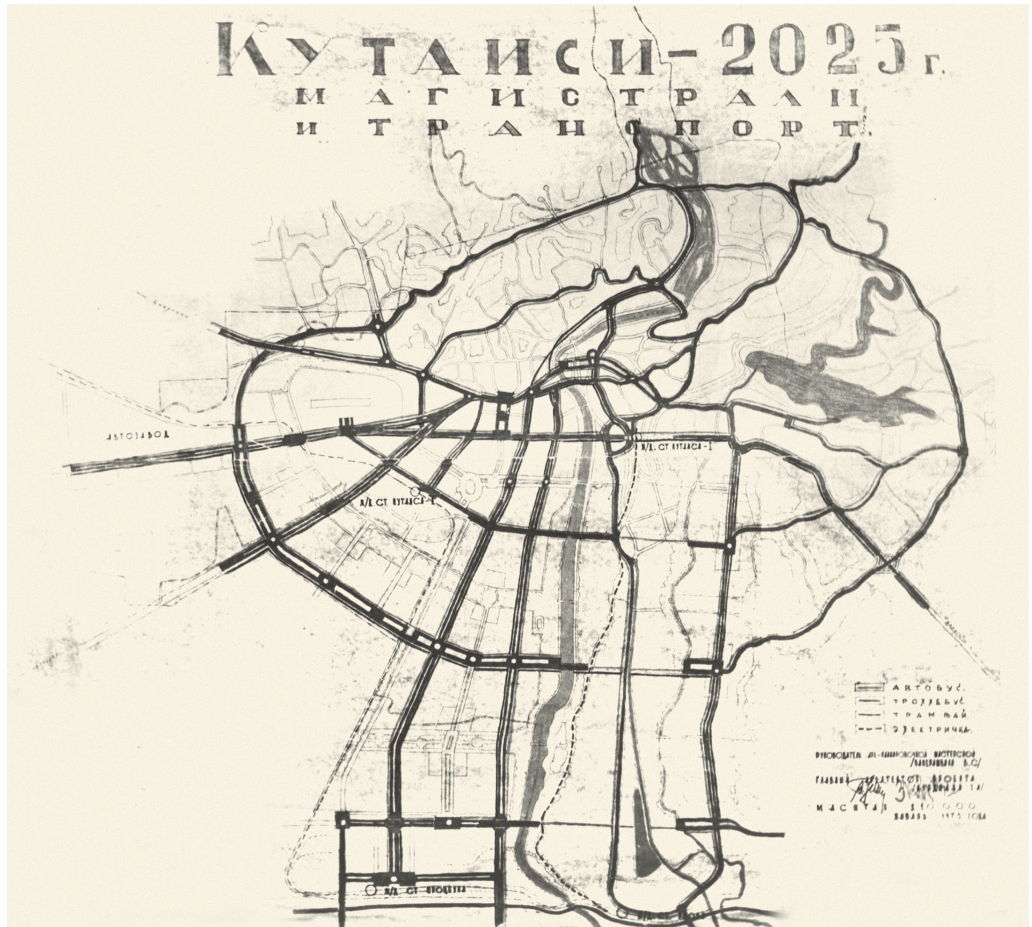
მესამე გენგეგმაში ახალი საცხოვრებელი ტერიტორიების ძირითად **გეგმარებით სტრუქტურულ ელემენტად აღებული იყო მიკრორაიონი.** ესაა ქალაქის ძირითადი სტრუქტურული ერთეული, რომელიც მოიცავს საცხოვრებელ სახლებს და მოსახლეობის ყოველდღიური მომსახურების კულტურულ-საყოფაცხოვრებო დაწესებულებებს, როგორცაა სკოლა, საბავშვო ბაგა-ბაღი, სპორტული მოედნები, მაღაზიები, მიკრორაიონის პარკი და ა.შ. მიკრორაიონებისაგან ფორმირდება **საცხოვრებელი რაიონები.** მათი ჩამოყალიბება ხდება ბუნებრივი და ხელოვნური საზღვრებით, როგორცაა მდინარე, არხი, მწვანე ნარგავები, რკინიგზის განშტოებები და სხვა.

ქუთაისის მთელი ტერიტორია მესამე გენერალური გეგმით დაიყო **თერთმეტ საცხოვრებელ გეგმარებით რაიონად**. ასეთი რაოდენობა გამოწვეული იყო, როგორც ისტორიულად ჩამოყალიბებული სიტუაციით, ასევე რელიეფით, ფუნქციონალური განსხვავებით, განაშენიანების სართულიანობითა და სიმჭიდროვით. (იხ. ცხრილი 1)

იგეგმებოდა **სამი ადმინისტრაციული რაიონის შექმნა: ლენინის, ოჯახური და სამხრეთის**. მესამე, **სამხრეთის ადმინისტრაციული რაიონი** განთავსდა 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.

ცხრილი 1 – ქალაქის გეგმარებითი დარაიონება 1976 წლის გენგეგმით

გეგმარებითი რაიონები №	გეგმარებითი რაიონების დასახელება	მოსახლეობა მთლიანად ქალაქში		
		არსებულ და შენარჩუნებულ განაშენიანებაში	ახალ განაშენიანებაში	მთლიანად
1.	ცენტრალური	16600	7400	24000
2.	გელათის	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.	გორას	2000	43000	36000
9.	ქვიციანის	15200	24800	40000
სულ		17200	58800	76000
10.	ნინოშვილის	-	26000	26000
11.	რიონის	-	18000	18000
სულ		-	44000	44000
ჯამში		100100	299900	400000



სურ. 90.
 ქუთაისის III
 გენგეგმის საანგარიშო
 ვადის შემდგომი
 პერიოდის 2025 წლის
 გენერალური გეგმის
 სატრანსპორტო სქემის
 ესკიზი. პროექტის
 ავტორი ზ. ქურდიანი.
 1975 წ.

მესამე გენერალური გეგმის 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.

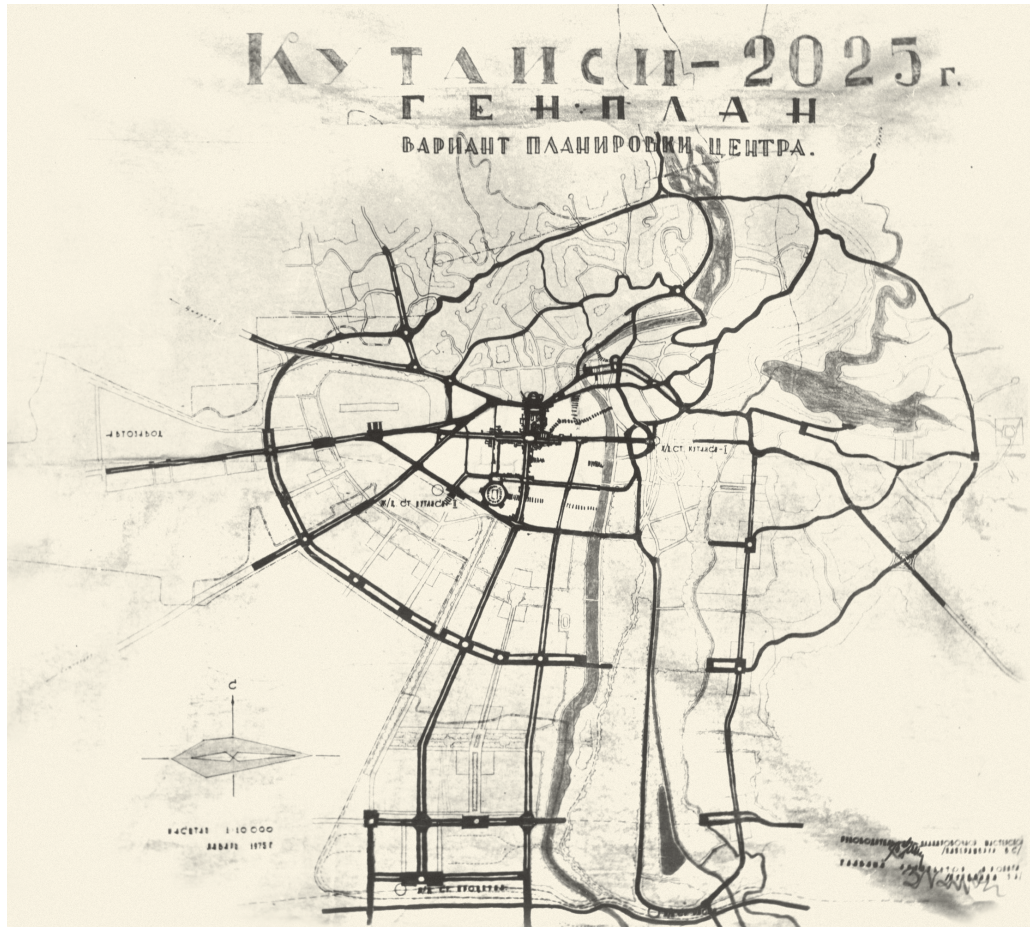
ქუთაისის III გენერალური გეგმის მიხედვით მაგისტრალური ქუჩების საფუძვლად მიღებული იქნა სხივური სისტემის ქსელი, რომელიც გაშლილია სამხრეთის და დასავლეთის მიმართულებით. ქალაქის სატრანსპორტო მაგისტრალი, რომელიც ძირითად როლს თამაშობს ახალი ქუთაისის სტრუქტურის ჩამოყალიბებაში, არის უწყვეტი მოძრაობის მაგისტრალი. ის აკავშირებს ქუთაისის სამხრეთის რაიონს, რკინიგზის სადგურთან, ქალაქის ჩრდილოეთით ჩამოყალიბებულ ახალ ცენტრთან, საიდანაც მოძრაობა ნაწილდება აღმოსავლეთის და დასავლეთის მიმართულებით. იგივე როლი ენიჭებოდა ჩრდილოეთის შემოვლითი მოძრაობის



გზის მონაკვეთს, რომელიც ჩაიღო სამომავლო 2025 წლის გენგეგმის ესკიზური პროექტის სატრანსპორტო სქემაში და რომელსაც უნდა განეტივრთა ცენტრალური რაიონების სატრანსპორტო სატრანსპორტო ნაკადები ჩრდილოეთის მიმართულებით (რაჭა-ლეჩხუმი და სვანეთი). (სურ. 90)

აქ გათვალისწინებული იყო, როგორც საავტომობილო, ისე ტრამვაის მოძრაობაც. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭებოდა საერთო საქალაქო ცენტრის სატრანსპორტო მომსახურებას, საქალაქო მოძრაობის მოწესრიგების თვალსაზრისით წრიული მოძრაობის მაგისტრალს უწყვეტი მოძრაობით, აგრეთვე ქალაქის ქუჩების ქსელის განტვირთვას შემოვლითი სატრანსპორტო მაგისტრალის მშენებლობით, რკინიგზის მაგისტრალის პარალელურად, მისგან სამხრეთით. ესკიზები ქალაქის განვითარების ტენდენციებზე 2000 წლის შემდგომ 2025 წლამდე პერიოდისათვის, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, სრულდებოდა მესამე თაობის გენერალური გეგმის პარალელურად. (სურ. 91-92) ესკიზებზე მუშაობდა გამოჩენილი ქართველი არქიტექტორი ქალაქგეგმარბელი ზაქარია ქურდიანი. .

სურ. 91. ქუთაისის III გენგეგმის საანგარიშო ვადის შემდგომი პერიოდის 2025 წლის გენერალური გეგმის სქემის ესკიზი. ავტორი ზ. ქურდიანი. 1975 წ.



სურ. 92.
 ქუთაისის III გენგეგმის
 საანგარიშო ვადის
 შემდგომი პერიოდის
 2025 წლის ქუთაისის
 საქალაქო ცენტრის
 სქემის ერთი
 ვარიანტის ესკიზი.
 პროექტის ავტორი
 ზ. ქურდიანი. 1975 წ.

ზაქარია ალექსანდრეს ძე ქურდიანი დაიბადა 1909 წლის 14 ივნისს. დაამთავრა საქართველოს ინდუსტრიული ინსტიტუტის სამშენებლო ფაკულტეტი ინჟინერ-არქიტექტორის კვალიფიკაციით. იყო საქართველოს დამსახურებული ინჟინერი და მრავალი მოცულობითი და ქალაქგეგმარებითი პროექტების ავტორი. იგი 1944 -1953 წლებში იყო თბილისის მთავარი არქიტექტორი. 1954-1970 წლებში იყო საქართველოს სახელმწიფო მშენებლობის კომიტეტში კოლეგიის წევრი და ხელმძღვანელობდა ქალაქმშენებლობის სამმართველოს. ზაქარია ქურდიანი გარდაიცვალა 1983 წელს, 74 წლის ასაკში.

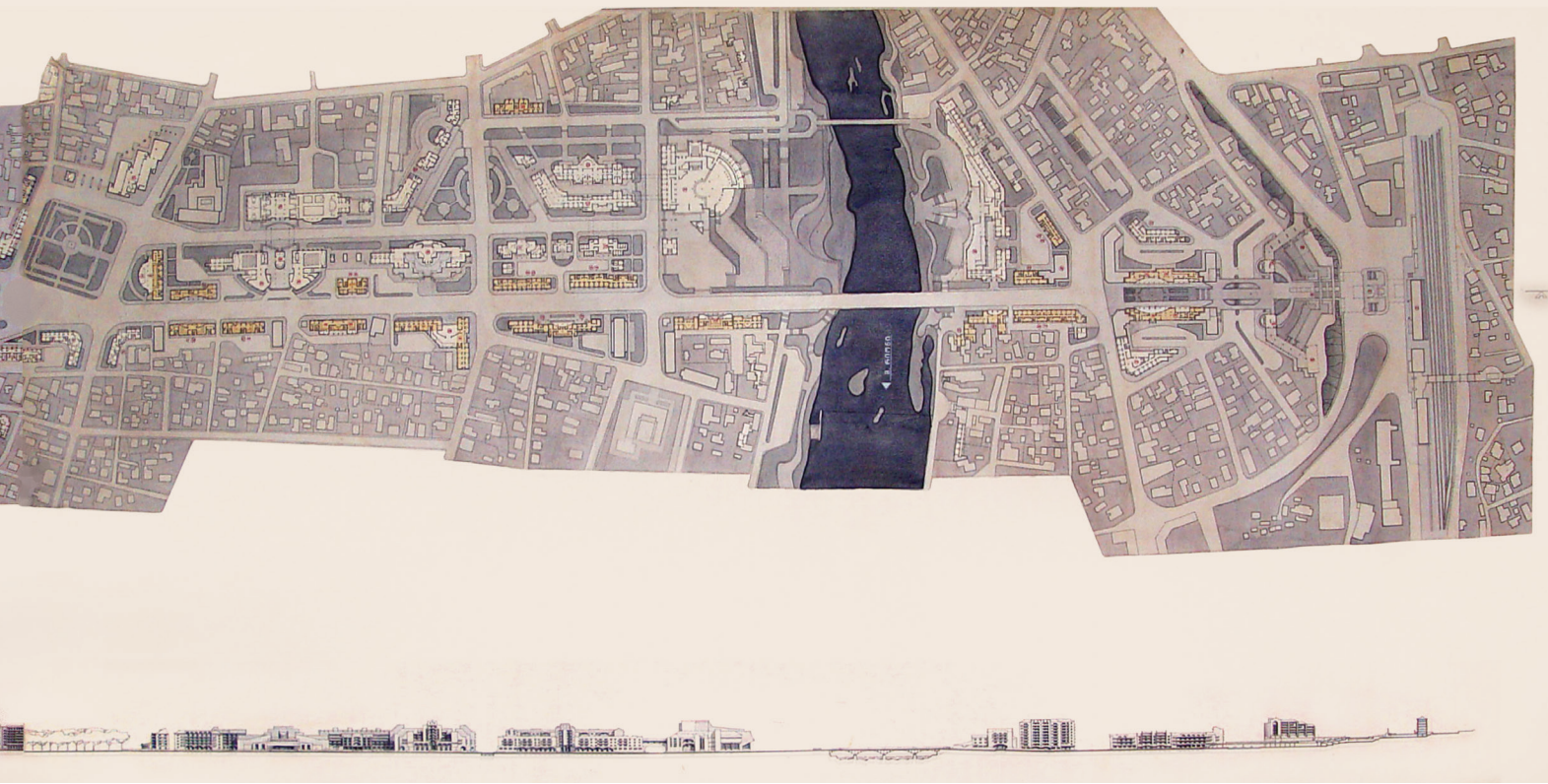
ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის შესახებ

ქუთაისის III გენერალური გეგმის ფუნქციონალური ზონირებისას გადაწყდა შეიქმნას ახალი **მრავალფუნქციური საერთო საქალაქო ცენტრი**, რომელიც ორგანულად დააკავშირებდა მარცხენა სანაპიროზე მდებარე ქალაქის დღევანდელ ისტორიულ ცენტრს, ახალ განაშენიანებასთან მარჯვენა სანაპიროზე. პროექტში იგრძნობა სიფრთხილე ძველ ქალაქში ჩარევასთან დაკავშირებით. გენგეგმა არ ითვალისწინებდა ქალაქის მარცხენა ნაპირის საფუძვლიან რეკონსტრუქციას. ასეთივე დამოკიდებულებაა ქალაქის მთაგორიანი ნაწილის მიმართაც. ძირითადი სარეკონსტრუქციო სამუშაოები მოიაზრებოდა რიონის მარჯვენა ნაპირის დაბლობ ნაწილში, სადაც მცირე გამონაკლისის გარდა არსებული განაშენიანება არქიტექტურულად არ წარმოადგენს რაიმე ღირებულებას. (სურ. 93)

ქალაქის ცენტრის ფორმირება, ქალაქგეგმარებითი პროექტირებისას, წარმოადგენს ქალაქის გეგმარებითი სტრუქტურის საკვანძო პუნქტს. მსხვილ ქალაქებში, სადაც არსებობს საქალაქო ცენტრის ჩამოყალიბების მრავალსაუკუნოვანი ისტორია, ახალი ცენტრის განვითარება ხშირად თანხვედრია ძველ ისტორიულ ცენტრთან, როგორც ეს ქუთაისის შემთხვევაშია. ამასთან დაკავშირებით ჩნდება ხოლმე სიძნელეები ისტორიული და კულტურული მემკვიდრეობის თვალსაზრისით ღირებული ნაგებობების მიმართ დამოკიდებულებაში, ახალი ნაგებობის განთავსების, ან რეკონსტრუქციის დროს.



სურ. 93.
ქუთაისის III გენგეგმა.
ცენტრის მაკეტი.
შემსრულებლები:
ლ. ვოშაძე,
თ. ლომთაძე, ზ. ჟვანია



მონიშნული ქალაქის ცენტრალური ნაწილის საზღვრები და მისი საერთო ფართი, რომლის ტერიტორია 780 ჰა-ს შეადგენდა.

კონკურსში მონაწილეობა მიიღო ორმა ჯგუფმა საპროექტო ინსტიტუტებიდან: “საქქალაქმშენსახპროექტი” და “თბილზნიეპი” (ТбилиЗНИИЕП). ჯგუფები დაკომპლექტებული იყო მაღალი კვალიფიკაციის ქართველი ქალაქმგეგმარებლებით. კონკურსში გაიმარჯვა “საქქალაქმშენსახპროექტის” არქიტექტორთა ჯგუფმა ნ. მიქაძის, გ. მეტრეველის და მ. გაგნიძის შემადგენლობით. (სურ. 94 – 95)

აღნიშნული პროექტით, ქუთაისი გააზრებული იყო, როგორც საქართველოს სიდიდით და მნიშვნელობით მეორე ადმინისტრაციული ცენტრის და ქვეყნის განსახლების რეგიონალური ცენტრის მნიშვნელობის ქალაქი, რაც გულისხმობს საქალაქო ცენტრის როლის გაძლიერებას მმართველობის მნიშვნელობის კვანძებით, ასევე განათლებისა და კულტურის სფეროების ობიექტებით.

გენერალური გეგმის მიხედვით საქალაქო ცენტრის ძირითადი ბირთვი განვითარებას გულისხმობს სამხრეთით, ძირითადი მიმართულებით. განვითარებული ცენტრი ღებულს ხაზობრივ სტრუქტურას, რათა ცენტრის გავლენა გავრცელდეს ახალ საცხოვრებელ რაიონებზე, ასევე დააკავშიროს სამხრეთით განლაგებულ სამრეწველო რაიონთან და რკინიგზის სადგურ ბროწეულასთან.²⁷

“თბილზნიეპიდან” წარმოდგენილი პროექტის ავტორები იყვნენ არქიტექტორები: ბ. მამინაიშვილი და დ. ოდიშარია.²⁸ (სურ. 96)

სურ. 94.
ქუთაისის ცენტრის
განაშენიანების
კონკურსში
გამარჯვებული
პროექტი.
ავტორები ნ. მიქაძე,
გ. მეტრეველი,
მ. გაგნიძე. 1983 წ.
გეგმა და განშლა

მომდევნო
ვერსიები:

სურ. 95.
ქუთაისის ცენტრის
განაშენიანების
კონკურსში
გამარჯვებული
პროექტი.
ავტორები ნ. მიქაძე,
გ. მეტრეველი,
მ. გაგნიძე. 1983 წ.
ფოტო მაკეტიდან





პროექტის ავტორები იზიარებენ საპროექტო დავალებაში განსაზღვრულ საერთო საქალაქო ცენტრის საზღვრებს, მაგრამ აღნიშნავენ, რომ ქალაქის ცენტრის განვითარების მთავარი მიმართულებები უნდა ემთხვეოდეს ქალაქის განსახლების მიმართულებებს, ანუ განვითარებას წყალტუბოსაკენ, სამტრედიისკენ და სამხრეთ – აღმოსავლეთით ვანის მიმართულებით, **მაგრამ სამხრეთის მიმართულებას, განსახლების მთავარი ღერძის მიმართულებისათვის, მიიჩნევენ არაბუნებრივად ქუთაისის განვითარებისათვის.**

ავტორებს მიაჩნიათ, რომ ქალაქის საზღვრები III გენერალური გეგმით ჰიპერტროფირებულია, ამიტომ მიზანშეწონილი იქნებოდა, სამხრეთის მიმართულებით შენარჩუნებულიყო რამდენიმე ათასი ძვირფასი სასოფლო-სამეურნეო ტერიტორია. ეს მოსაზრება ლოგიკური და მიზანშეწონილია, მითუმეტეს დღეს, როცა მოსახლეობის რაოდენობა ქუთაისში მკვეთრად შემცირებულია და საეჭვოა უახლოს მომავალში გაიზარდოს 450.000 ათასამდე, როგორც ეს ტეს-შია ნავარაუდევია.

სურ. 96.
 ქუთაისის ცენტრის
 განაშენიანების
 კონკურსის
 “თბილზიების”
 ვარიანტი.
 ავტორები:
 ბ. მაინაიშვილი,
 დ. ლიშარია. 1983 წ.
 ფოტო მაკეტიდან

ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონა – (პროექტი) 1976 წ.

ქუთაისის მესამე გენერალური გეგმის პარალელურად, 1976 წელს, მუშაობა მიმდინარეობდა ასევე ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონის პროექტირებაზე.²⁹ პროექტის ავტორები იყვნენ: არქ. შ. გიგოლაშვილი, ვ. აფციური, ეკონომისტი ლ. პარფენოვა. ეს არის საფუძვლიანი ნაშრომი, რომელიც შედგება ორი – გრაფიკული და ტექსტური ნაწილებისაგან, თითოეული საკმაოდ მოცულობითია:

I – გრაფიკული ნაწილი:

1. ძირითადი ნახაზი, საპროექტო წინადადებები, მ. 1/50000;
2. ტერიტორიების მიწათსარგებლობის გეგმა და პირველი რიგის მშენებლობა, მ. 1/50000;
3. საინჟინრო ქსელები და ნაგებობები, მ. 1/50000

II – ტექსტური ნაწილის 5 ტომი:

1. ბუნებრივი პირობები,
2. ტექნიკო-ეკონომიკური საფუძვლები,
3. სოფლის მეურნეობა,
4. ტერიტორიის არქიტექტურულ – გეგმარებითი ორგანიზაცია,
5. ელექტრომომარაგება,
6. წყალსადენი – კანალიზაცია.

პროექტში მიწათმოსარგებლეები დაყოფილია შემდეგ ჯგუფებად:

1. სასოფლო-სამეურნეო დაწესებულებები,
2. მიწების სახელმწიფო ფონდი,
3. ტყის სახელმწიფო ფონდი,
4. დასახლებული-ურბანული მიწები,
5. სამრეწველო, სატრანსპორტო, საკურორტო, ნაკრძალები და სხვა არასა-სოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწები,
6. წყლების სახელმწიფო ფონდი.

საგარეუბნო ზონა გულისხმობს ტერიტორიებს, რომლებიც ქალაქს ეკვრის 15-20 კმ-ის რადიუსით. ამ ტერიტორიებთან ქუთაისს აქვს ყველაზე უფრო მჭიდროდ ყოველდღიური საწარმო-ეკონომიური და კულტურულ-რეკრეაციული ხასიათის კავშირები. ზოგიერთი სოფელი უშუალოდ ეკვრის ქუთაისს და საქალაქო კვარტალები თითქმის შერწყმულია მიმდებარე სოფლებთან (მესხეთი, ქვიტირი, ბანოჯა, მოწამეთა, გუმათი, გოდოგანი და სხვა.) საგარეუბნო ზონის საზღვრებში დადგენილია აგრეთვე მიმდებარე ადმინისტრაციული რაიონების საზღვრები: ზესტაფონი, სამტრედია, ვანი, ბაღდადი (მაიაკოვსკი), ხონი (წულუკიძე), თერჯოლა, ასევე საკურორტო ქალაქი წყალტუბო და ოცამდე სასოფლო დასახლება, რომლებიც ადმინისტრაციულად ეკუთვნის ტყიბულისა და წყალტუბოს

მოპირდაპირე მხარეს:
სურ. 97.
ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონის დაგეგმარების პროექტი 1976 წ. (ავტორები შ. გიგოლაშვილი, ვ. აფციური, ეკონომისტი ლ. პარფენოვა)

საგარეუბნო დასახლებებს. (სურ. 97) ქუთაისის საგარეუბნო ზონის საზღვრები, სადაც შედის ქუთაისის დაცვის მწვანე ზონა, მასიური დასვენების ზონა, სასოფლო სამეურნეო ტერიტორიები, კომუნალური, სატრანსპორტო, სასაწყობო ტერიტორიები, ქუთაისის პერსპექტიული განვითარების გეგმის საზღვრებს გარეთაა.

პროექტის მიხედვით ქუთაისის საგარეუბნო ზონის ტერიტორია შეადგენს 420.3 ათას ჰექტარს, სადაც 1973 წლის მონაცემებით, ქუთაისის უჭირავს 7.0 ათასი ჰექტარი.

მოსახლეობის რაოდენობა პერსპექტივისათვის (2000 წლისთვის) იანგარიშებოდა მთლიანობაში 913.9 ათასი კაცით. აქედან საქალაქო 676.0 ათასი, ხოლო სოფლის მოსახლეობა 237.3 ათასი.

ქუთაისის მიზიდულობის არეალი მოიცავს უფრო ვრცელ ტერიტორიას, ეს არის 35-40 კმ-ის რადიუსში მდებარე ტერიტორიები. ამ ზონის ტერიტორია დაახლოებით 3.8 ათასი კვ.კილომეტრია, ხოლო მოსახლეობის რაოდენობა 1990 წლის მონაცემებით უდრიდა 350.0 ათას კაცს.

ქუთაისის რაიონის საზღვრის მონიშვნის ერთ-ერთი პირველი საინტერესო დოკუმენტია საბჭოთა პერიოდში შესრულებული სქემატური რუკა – **„ქუთაისის რაიონი“**, ქართულ ენაზე, დათარიღებული 1934 წლით, რომელიც დაცულია ქუთაისის არქივში. (სურ. 98)

1934 წლის ნახაზზე ქუთაისის რაიონი მოიცავს საკმაოდ ვრცელ ტერიტორიას. **რუკის პირობით აღნიშვნებში** ვხედავთ საბჭოთა პერიოდის დროინდელ ტერმინოლოგიას, როგორცაა: კოლმეურნეობა (პირობითი აღნიშვნით „ნამგალი და ურო“), სასოფლო საბჭოს ცენტრი, სასოფლო საბჭოს საზღვარი, სატრაქტორო სადგური, საწარმოები და ა. შ. რუკაზე ფაბრიკა-ქარხნების და წარმოებების დაგროვება მოჩანს ქუთაისის ცენტრის სამხრეთით რკინიგზის და მდ. რიონის გასწვრივ. ქუთაისი ყოველთვის ასრულებდა მნიშვნელოვან რაიონწარმომქმნელ როლს საქართველოს დასავლეთის ეკონომიკური რაიონისათვის, რომლის **ცენტრალურ დასახლებასაც** წარმოადგენდა. მის ფარგლებში, ქუთაისის საგარეუბნო ზონის და მიზიდულობის არეალთან ერთად შედიან **ისტორიულ – გეოგრაფიული პრავინციები**: იმერეთი, რაჭა-ლეჩხუმი და ქვემო სვანეთი.

ქუთაისის ისტორიულად აგრეთვე აქვს თავისი **ეკონომიკური გავლენის სფერო**, მათ შორის აფხაზეთისა და აჭარის ავტონომიურ რესპუბლიკებზე. 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 ფარგლებს გარეთ საქონლის და თავისი ნაწარმის გატანას და აგრეთვე შემოტანასაც.

მოპირდაპირე
მხარეს:
სურ. 98.
ქუთაისის რაიონი.
სქემატური რუკა.
1934 წ.

საქართველოს განსახლების რეგიონალური სქემა
1991-2001 წლებისთვის – 1978 წ.

განუზომლად იზრდება საქართველოს განსახლების ახალი გენერალური სქემის შემუშავების აუცილებლობა ისეთი საერთაშორისო პროექტების პერსპექტივების გათვალისწინებით, როგორცაა ევრაზიის კომუნიკაციის დერეფანი – ნავთობ-სადენი, გაზსადენი, ტრასეკა, წყლის რესურსების სტრატეგია, ენერგეტიკა, ასევე სხვა გამოწვევები. ასეთი ფართომასშტაბიანი სატრანზიტო პროექტების რეალიზაცია, გარემოსდაცვითი, სატრანსპორტო, სოციალური, არქიტექტურულ – გეგმარებითი და სხვა ფაქტორების გათვალისწინების გარეშე, ქვეყნის განსახლების სისტემას უქმნის განუზომელი ნეგატიური ცვლილებების საფრთხეს, ამიტომ მნიშვნელოვანია დაიწყოს მუშაობა ახალი თაობის განსახლების რეგიონალურ სქემაზე (ძველს ვადა 2001 წელს გაუვიდა). აუცილებელია განისაზღვროს ქუთაისის ადგილი და როლი ქვეყნის ახალ განსახლების სქემაში.

პროექტი „საქართველოს სსრ განსახლების რეგიონალური სქემა 1991–2001 წწ-თვის“, დამუშავდა საპროექტო ინსტიტუტში „საქქალაქმშენსახპროექტი“ – 1978 წელს.³⁰ პროექტი იქმნებოდა მესამე გენგეგმის პარალელურად 1976-1978 წლებში, რაიონული დაგეგმარებისა და ეკონომიური დასაბუთების განყოფილებაში. თემის ხელმძღვანელი და პროექტის მთავარი არქიტექტორი იყო 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 დებულობდნენ: თბილისის ზონალური სამეცნიერო საპროექტო ინსტიტუტი „თბილზნიიეპი“ (ТВИЛЗНИИЕП), საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის გეოგრაფიის ინსტიტუტი, თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, საქართველოს პოლიტექნიკური ინსტიტუტი და საქართველოს საგეგმო კომიტეტი. განსახლების რეგიონალური სქემის დამუშავებისთვის, სამეცნიერო-მეთოდოლოგიური ლიტერატურა დაამუშავა მოსკოვის ქალაქმშენებლობის და კვლევის ცენტრალურმა სამეცნიერო-კვლევითმა საპროექტო ინსტიტუტმა – „ЦНИИП“, რომელმაც მოამზადა და გადასცა „საქქალაქმშენსახპროექტს“, როგორც სავალდებულო სახელმძღვანელო მოკავშირე რესპუბლიკებისთვის :

1. გრს-ს დამუშავების ტიპური პროგრამა;
2. გრს-ს დამუშავების ზოგადი მეთოდური დებულება;
3. გრს-ს დამუშავების დეტალიზაციის, ღონისძიებათა ეფექტურობის 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 დამოუკიდებლად ვერ უნდა მოეხერხებინა ეკონომიკის წარმოება, ის უნდა დამოკიდებული ყოფილიყო სხვა საწარმოებზე, როგორც ფუნქციურად, ისე ტერიტორიულად. საქართველოში ასეთი მრავალი საწარმო დაპროექტდა.

საქართველოს გრს-ში დამუშავებული და შემოთავაზებული იყო განსახლების სისტემის ფორმირების ოთხი ვარიანტი, იყო მეხუთეც, რომელიც ითვალისწინებდა მიმდინარე ტენდენციების განვითარების შენარჩუნებას.

საქართველოს განსახლების რეგიონალური სქემის დამუშავებას საფუძვლად დაედო მე-3 ვარიანტი, რომლის მიხედვითაც საქართველოს ტერიტორიაზე მონიშნა შვიდი ჯგუფური სისტემა: თბილისის, ქუთაისის, სოხუმის, ბათუმის, თელავის, ახალციხის და ცხინვალის. (სურ. 99)

გრს – ში 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 კვადრატულ კილომეტრზე 113 კაცი. ასეთი პროგნოზის საფუძველს პროექტის შემქმნელებს აძლევდა 1976 წლის პერიოდისათვის საქართველოს ეკონომიკაში და დემოგრაფიაში შექმნილი დამაიმედებელი სიტუაცია.

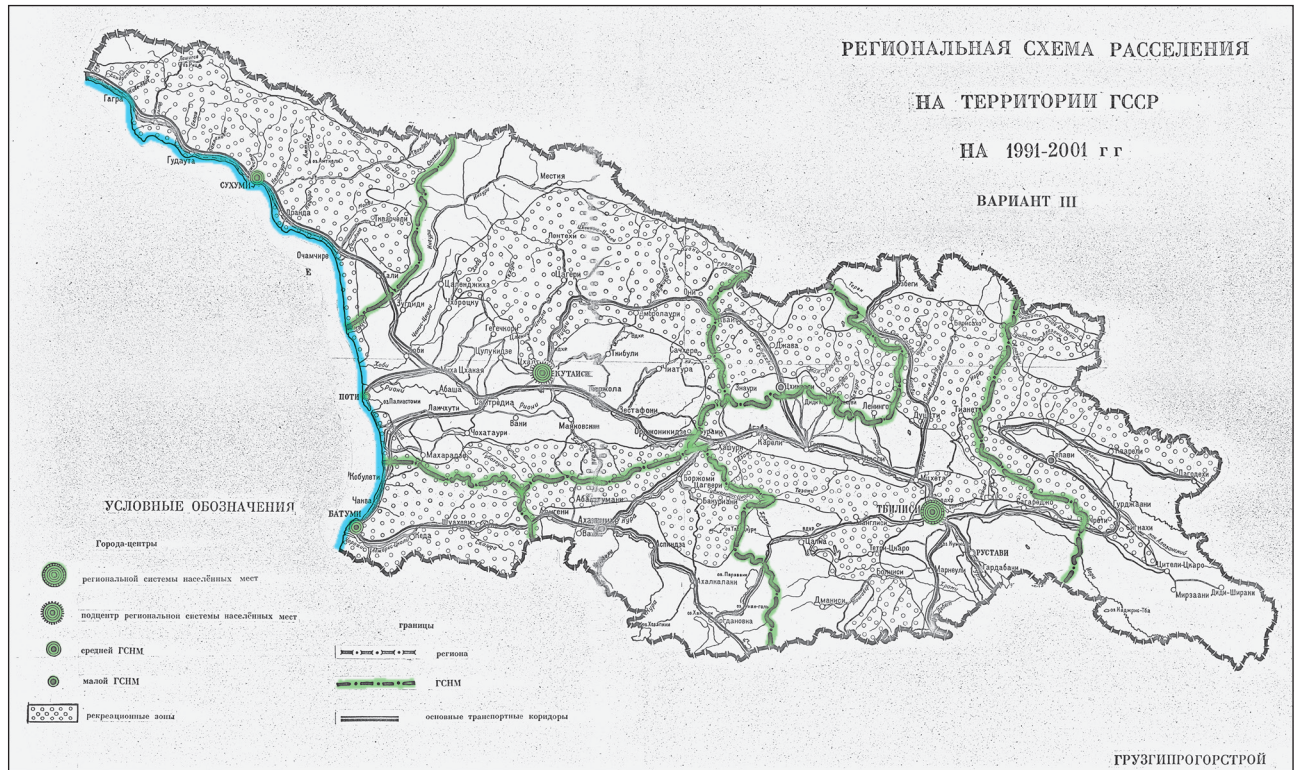
განსახლების რეგიონალური სისტემის მე-3 ვარიანტის მიხედვით ქუთაისს ეკისრებოდა განსახლების მსხვილი ჯგუფური სისტემის ცენტრის როლი. (სურ. 100)

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.**

ქუთაისის ჯგუფური სისტემის არეალში შედიოდა 23 ადმინისტრაციული რაიონი. ამ ჯგუფურ სისტემაში ქუთაისის მოსახლეობის რაოდენობას 2001 წლისათვის, ტეს-ის მიხედვით უნდა მიეღწია 700 000 კაცისათვის.

„განსახლების რეგიონალური სისტემის სქემაში პერსპექტიული მიზნები 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;



სურ. 99.
განსახლების
რეგიონალური სქემა
1991-2001 წ. (გრს)
ვარიანტი III. 1978 წ.

- 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 დასახლებულ ადგილებში.
2. ტერიტორიალურ – საწარმოო კომპლექსების განვითარების ინტენსიფიკაციისათვის ქალაქმშენებლობითი წანამძღვრების შექმნა;
 3. ქალაქების და სხვა დასახლებული ადგილების განვითარება, გარემო ბუნებრივი პირობების შენარჩუნებით და 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.³¹

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

მოსახლეობის დასაქმებულობა არის გადამწყვეტი იმისათვის, რომ განსახლების სისტემამ თავისი იერარქიის ყველა დონეზე იმუშაოს გამართულად და

მოსახლეობამ მიაღწია 243.5 ათასს, ხოლო 2001 წელს - 215.2 ათა კაცს, ანუ ტეს-ით სავარაუდო რაოდენობის, რომელიც ითვალისწინებდა მოსახლეობის ზრდას 450.000 კაცამდე, მხოლოდ ნახევარს და დაიწყო კლება.

განსახლების სისტემის ჩამოყალიბება მრავალწლიანი და შეიძლება ითქვას, მრავალთაობიანი პროგრამაა, რომლის განხორციელების გზები არ უნდა შეფერხდეს ხელისუფლების ცვლასთან ერთად. ის განუხრელად უნდა ვითარდებოდეს და სრულდებოდეს.

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

ნახევარმილიონიანი ქალაქი „ლაზიკა“

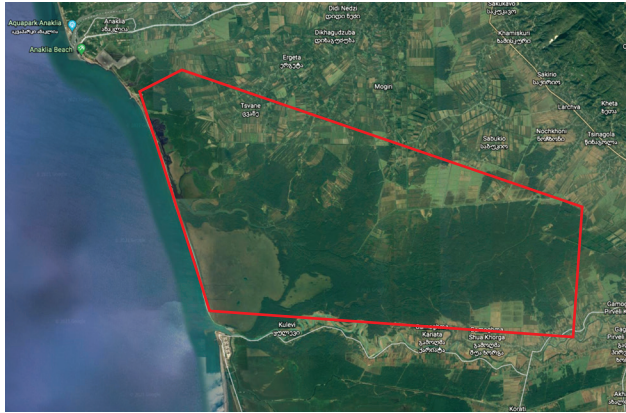
რესპუბლიკის განსახლების სისტემაში, რაიონული დაგეგმარების პრინციპებიდან გამომდინარე, ქუთაისის კანონზომიერი როლი **მსხვილი ჯგუფური სისტემის ცენტრისა**, რომელსაც ის ასრულებდა ისტორიულად, **ეჭვის ქვეშ დადგა 2011 წლის 4 დეკემბერს**, როცა გაჟღერდა იდეა შავი ზღვის სანაპიროზე, ფოთიდან 8 კმ-ის დაშორებით, ანაკლიასა და ყულევს შორის, **ახალი ნახევარმილიონიანი ქალაქის „ლაზიკას“ დაარსებისა.**

მოგვიანებით ელექტრონულ ქსელებში გამოჩნდა გრაფიკული მასალა ახალი ქალაქის ხედებისა, ისინი „მასშტაბებით“, მართლაც შთამბეჭდავი იყო. (სურ. 102 – 103)

ენციკლოპედიაში ვკითხულობთ: „სახელი „ლაზიკა“ – ეგრისის სამეფო (ლაზიკა), ძველი ქართული სამეფო დასავლეთ საქართველოს ტერიტორიაზე, წარმოიქმნა კოლხეთის სამეფოს დაშლის და მასში შემავალ ტომობრივ-ტერიტორიულ ერთეულთა მიერ დამოუკიდებლობის მოპოვების შედეგად (დაახლ. ახ. წ. 1 საუკუნე), ანტიკურ წყაროებში ეგრისის სამეფოს ლაზიკა ეწოდება. ეკავა **მდ. რიონის** ორივე ნაპირი (დაახლ. **ქობულეთიდან მდ. ერისწყლამდე**)“.

ამ ამბავმა საზოგადოებაში აზრთა სხვადასხვაობა გამოიწვია და მრავალი კითხვა წამოჭრა. ბუნებრივია ჩვენც გაგვიჩნდა კითხვები და შევეცადეთ გაგვეანალიზებინა განსახლების რეგიონალურ სქემაში ქ. ქუთაისისათვის სრულიად მოულოდნელად გაჩენილი **მეტოქე ქალაქის – „ლაზიკას“** არსი. გავეცანით ძირითადად შესაბამისი პროფესიონალი სპეციალისტი-ექსპერტების მიერ ამ თემაზე გამოთქმულ მოსაზრებებს პრესაში, მათთან გამართულ დისკუსიებში და ციტატების სახით წარმოვადგინეთ მათი დასკვნები:

1. „გამოცხადებული ტერიტორია არის **კოლხეთის ერთგული პარკი**, საერთაშორისო მნიშვნელობის დაცული ტერიტორია, ამ ადგილზე ევრაზიისა



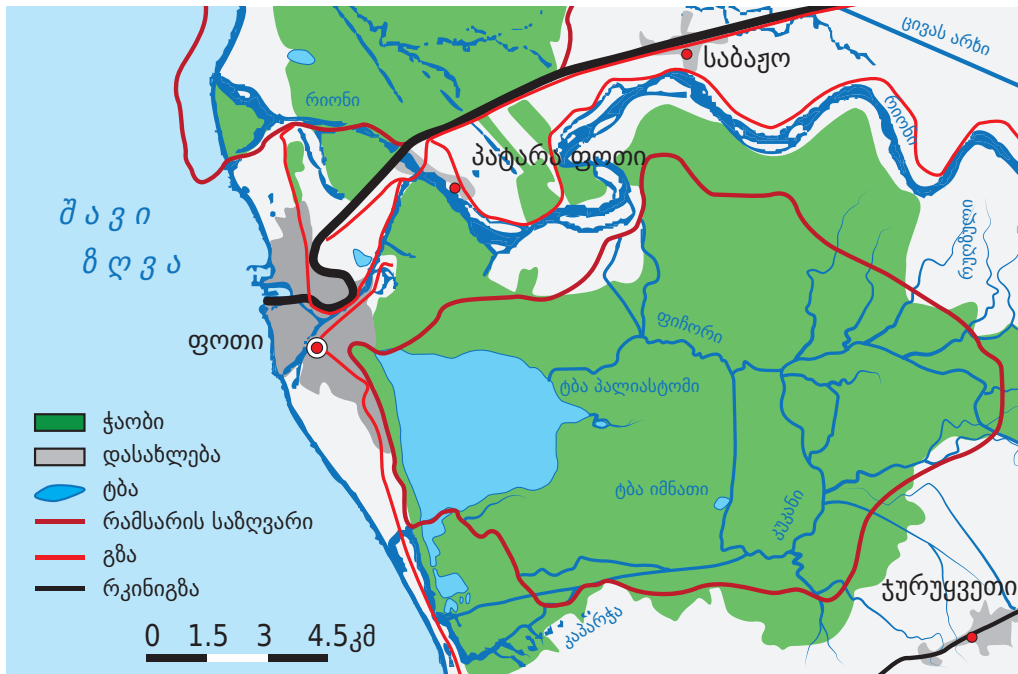
სურ. 102.
„ლაზიკა“
ტერიტორიის
სატელიტური ფოტო

სურ. 103.
ქალაქი „ლაზიკა“.
3D ესკიზი

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 აეროპორტი ან თუნდაც დიდი ქალაქის მშენებლობა** – აცხადებს ა.ო. „არგომედიას“ ხელმძღვანელი ი. აბსანძე, რომელიც დიდხანია, 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. დიუნები აჩერებს, მაგრამ როგორც კი ქალაქის მშენებლობა დაიწყება და ჭაობები დაშრება, ეს დიუნების მოშლის წინაპირობა გახდება, რაც იმ ტერიტორიაზე, წყლის შემოდინებას გამოიწვევს. მსგავსი ფაქტი ჩვენ უკვე გვაქვს ისტორიაში – ნახევარი ფოთი წყალქვეშ არის ჩაძირული, იმიტომ რომ 1960-70-იან წლებში კოლხეთის დაბლობზე ჭაობების ნაწილობრივი დაშრობა განხორციელდა. **ეკოსისტემა იმდენად მოწყვლადია, რომ არასწორმა ქმედებებმა შეიძლება, ზღვა ზუგდიდამდე შემოუშვას.**“ – ექსპერტი ეკოლოგიის სფეროში. ნ. ჩხობაძე.

3. „თუ საპორტო ქალაქის მშენებლობაზეა ლაპარაკი, ვფიქრობ, შეიძლება ამ ინიციატივის გამართლება, თუ უფრო მასშტაბური პორტი ვაკეთდება, 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 ვამართლებ, რადგან ჩვენ ამდენი ფული არ გვაქვს.**“ – ექსპერტი ეკონომიკურ საკითხებში ზ. ჯაფარიძე.



სურ. 104. კოლხეთის ნაკრძალი, რამსარის კონვენციით დაცული ტერიტორიები

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

ჩვენი მხრიდან გვინდა ვთქვათ, რომ მიუხედავად იმისა, რომ ფოთის პორტი უძველესი დროიდან საზღვაო კარიბჭედ მოიხსენიება, განსახლების რეგიონალურ სქემის ჯგუფურ სისტემაში ფოთი ვერ მოხვდა, მიმდებარე ტერიტორიების განსაკუთრებული ბიომრავალფეროვნების ხელშეუხებლობის გამო, რისთვისაც 1935 წელს ამ ადგილას ნაკრძალი დაარსდა, 1996 წელს კი, მას შემდეგ, რაც საქართველო გაეროს რამსარის კონვენციას შეუერთდა, კოლხეთის დაბლობი საერთაშორისო მნიშვნელობის დაცულ ტერიტორიად გამოცხადდა, რაც ავალდებულებს ხელმომწერ სახელმწიფოებს: „საერთაშორისო მნიშვნელობის წყალჭარბი, განსაკუთრებით წყლის ფრინველთა საბინადროდ ვარჯისი ტერიტორიების დაცვას და ამისათვის თანამშრომლობის უზრუნველყოფას“. „ეს არის გამყინვარების დროინდელი ეკოსისტემა, რომელიც მხოლოდ ორ ადგილას გვხვდება პლანეტაზე და ერთერთი ადგილი კოლხეთის დაბლობია“. (სურ. 104)

პორტის შესაქმნელად სანაპირო ამ ადგილას, მართლაც ხელსაყრელია თავისი ნაპირის სიღრმის გამო, მაგრამ საწარმოო პორტი, რომელიც მოიაზრება სავაჭრო ტვირთებისათვის, გამოირიცხავს აქ ტურიზმს, რომელიც ასევე სტრატეგიულ მიმართულებას წარმოადგენს ჩვენი ქვეყნისთვის.

ეს მოსაზრებები კიდევ ერთხელ ადასტურებს აუცილებლობას საქართველოს განსახლების ახალი რეგიონალური სისტემის შექმნისა, ქვეყნისათვის სასარგებლო პრიორიტეტების დასადგენად.



სურ. 105.
ქუთაისის პარლამენტი
და მიმდებარე
ტერიტორია. 2012 წ.

ყველა წარმოდგენილი მოსაზრებები, ეკონომიკური გათვლები, ახალი ქალაქის მშენებლობის წინააღმდეგ ლაპარაკობს, ყველაფერთან ერთად მისი კატასტროფულად დიდი ბიუჯეტის გამოც, რაც შეეხება ქუთაისს, 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 სტრატეგიულად მნიშვნელოვან სანაპირო ტერიტორიებზე, რაც უფრო მეტად სახიფათოა მცირემიწიანი საქართველოსათვის და უარყოფითად იმოქმედებს მის უკვე ჩამოყალიბებულ განსახლების სისტემაზე, სადაც ახალი ქალაქი „ლაზიკას“ ადგილი ამ ეტაპზე არ სჩანს.

განსახლების რეგიონალურ სისტემაში არ მოიაზრებოდა ასევე ქუთაისის საპარლამენტო ქალაქად ჩამოყალიბების პერსპექტივა, რაც აიხსნა დეცენტრალიზაციის აუცილებლობით და ამას პოლიტიკური ნაბიჯი ეწოდა. (სურ. 105)

პარლამენტის რამდენიმე წლიანმა მოღვაწეობამ ქუთაისში, ვერაფერი შეცვალა ქალაქში ეკონომიკური თვალსაზრისით, ქუთაისი კვლავ სტაგნაციის პერიოდშია, რამაც გამოიწვია მოსახლეობის კატასტროფულად კლება.

დღეს შეიძლება ითქვას, რომ ვერც პარლამენტის ქუთაისში გადატანამ და ვერც მარეგულირებელი კომისიის გადმოტანამ მახლობლად, ვერ უშველა ქუთაისის ნეკროზულ პროცესებს, ეს პრობლემა მოითხოვს დრმა ანალიზს და მის კომპლექსურ გადაწყვეტას, აუცილებელია სასწრაფოდ ახალ განსახლების რეგიონალურ სქემაზე მუშაობის დაწყება და ქუთაისის როლის განსაზღვრა ამ სქემაში, რომ არაფერი ვთქვათ ქუთაისის გენერალურ გეგმაზე, რადგან ახალი დიდი მასშტაბის მშენებლობები და სხვა აქტივობები, რომელიც იგრძნობა ბოლო პერიოდში, დიდ გავლენას ახდენს საქალაქო განსახლების პერსპექტიული ვექტორების განსაზღვრაზე.

რაც შეეხება ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის განვითარებას, ის ასევე ბევრადაა დამოკიდებული ბოლო პერიოდში გააქტიურებული ინფრასტრუქტურული მშენებლობების მასშტაბებსა და მიმართულებებზე, რომლებიც აუცილებლად აისახება და გავლენა ექნება ახალი, მეოთხე თაობის გენერალურ გეგმაში ქალაქის განვითარების ვექტორებზე და სხვა პარამეტრებზე.

ქუთაისის როლი საქართველოს სატრანსპორტო სქემაში

ქუთაისის საგარეო ტრანსპორტი

ქვეყნის განსახლების სისტემის 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.

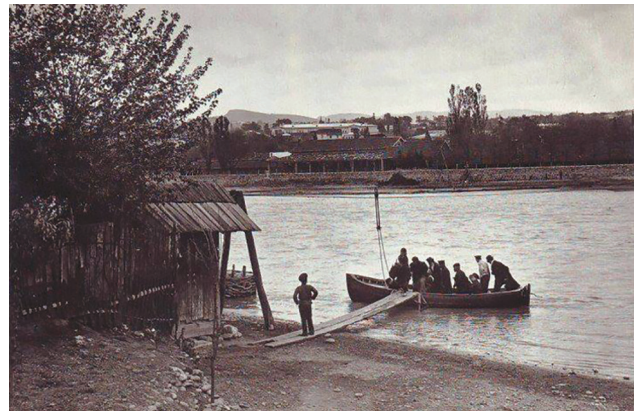
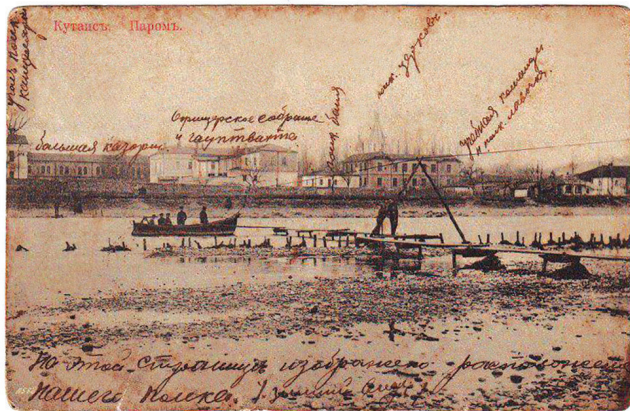
საქართველო ოდითგანვე სატრანზიტო ფუნქციას ასრულებდა და დღეს ეს ფუნქცია უკვე მისთვის წამყვანი გახდა. ამიტომ, ბუნებრივია, რომ ქვეყანაში გზების და მაგისტრალების რეაბილიტაცია და მშენებლობა, მიღებულ იქნა ნომერ პირველ პრიორიტეტად ქვეყნისათვის.

ქალაქგანვითარების სისტემის ჩამოყალიბება, საქალაქო ცხოვრების ზრდა თუ დაქვეითება მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული ქალაქის სატრანსპორტო სქემაზე. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი სტრუქტურის აქილევსის ქუსლი ყოველთვის იყო ტრანსპორტი. ქუთაისის შიდა საქალაქო სატრანსპორტო ქსელის პრობლემებზე და პერსპექტივებზე საუბრის შემდეგ, 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 დიდხანია დავიწყებას მიეცა, თუმცა შემორჩენილია XIX საუკუნის საფოსტო ბარათები, ფოტოები, რომლებზეც აღბეჭდილი ნაგები, ბორნები გვახსენებენ იმ პერიოდს, როცა რიონს სანაოსნოდ აქტიურად იყენებდნენ. (სურ. 106 – 111)

არანაკლებ საინტერესოა ჟაკ ფრანსუა გამბას 1821-1831 წლების ჩანაწერებიც, რომლის მიხედვით ვრწმუნდებით, თუ რამდენად ადრე იქნა აღქმული სავაჭრო ტრანზიტული ფუნქცია ჩვენი ქვეყნისა. ის გულმოდგინეთ აღწერს მარშრუტებს, რომლის მიხედვითაც მოძრაობდა ტვირთები იმ პერიოდში:

„**რიონსკაიას** ციხე-სიმაგრეს, საიდანაც გემები ფაზისზე (რიონზე) 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 უდრის და გზაც სწორი და მოხერხებულია.“ (სურ. 106 – 111) „ყულევიდან ტფილისისაკენ საქონელი მოჰქონდათ, როგორც



სურ. 106.
საფოსტო ბარათი
„Кутаись – паромъ“
„ქუთაისი-ბორანი“,
მინაწერით: „ამ
ვერდზე გამოსახული
განლაგება ჩვენი
პოლკისა /ზამთრის
დრო/“, ნაგებობათა
ჩამონათვალი:
„კუთხე პოლკის
კომისარიატის, დიდი
ყაზარმა, ოფიცერთა
საკრებელი და
ჰაუბვახტი, საპოლკო
აბანო, საპოლკო
ეკლესია, სასწავლო
რაზმისთვის და
პოლკის სავაჭრო
დახლი“

სურ. 107.
საბორნე გადასას-
ვლელი რიონზე

ურმებით, ისე სასაპალნე ცხოველებით და მდინარეებითაც: მდ. **ხობით**, შემდეგ მისი შენაკადით მდ. **ცივით**. ცივი თავის მხრივ შეერთებული იყო მდ. **რიონთან არხით**. ეს არხი, რომელსაც **რუსის არხი**, ანუ **რიონის არხი** ეწოდებოდა, იყო დაახლოებით სამი ვერსის სიგრძისა, მისი გაყვანა დაწყებულ იქნა ჯერ კიდევ პ. ციციანოვის დროს (1802-1806 წწ.).“

„რიონის არხის“ ხუთიოდე ვერსით ქვემოთ, აღნიშნულია **ნადარტას** (ნედარტის) **არხი**, რომელიც აერთებდა რიონსა და ფიხორს. თანახმად გადმოცემისა, ნედარტის არხი გაყვანილი უნდა იყოს VI საუკუნეში, რომაელების მიერ, სპარსეთის შახ ხოსროვთან ომის დროს, იმპერატორ იუსტინიანეს მეფობაში. ... არხის სიგრძე დაახლოებით 5 ვერსს უდრიდა, განი 2 საჟენს, სიღრმე – 1–1.5 საჟენს.“

ეს ჩანაწერები საინტერესო უნდა იყოს მკვლევარ-არქეოლოგებისათვისაც. ამ უძველესი არხების გაწმენდა და შესწავლა შესაძლოა ბევრი საინტერესო არქეოლოგიური ინფორმაციის მომცველი აღმოჩნდეს.

რედუტ-კალე (ყულევი) ხობისწყლის შესართავში 1804 წელს დაარსდა და უკავშირდება ამ ადგილებში რუსეთის ჯარის ნაწილების განლაგებას. ამ ნავსადგურის მნიშვნელობა განსაკუთრებით გაიზარდა 1821 წლიდან, როდესაც ამიერკავკასიაში შეღავათიანი სატრანზიტო სავაჭრო ტარიფი დაწესდა. 1854 წელს, რედუტ-კალე ჯერ ოსმალეთის ესკადრამ დაბომბა, შემდეგ რუსეთის ჯარებმა ააფეთქეს.

პარიზის 1856 წლის საზავო ხელშეკრულების თანახმად, 21 მარტს ოსმალებმა დათმეს რედუტ-კალე, მაგრამ ქალაქიდან გასვლისას სრულად გადაწვეს. ამის შემდეგ მისი მნიშვნელობა დაკნინდა. ამ სამხედრო დაპირისპირების ეპიზოდების ამსახველი გრაფიურები (ავტორი დაუდგენელია) დაიბეჭდა ლონდონის გაზეთში „THE ILLUSTRATED LONDON NEWS“, 1854 წლის 17 ივნისის ნომერში. (სურ. 112,113.)

სავაჭრო მარშრუტებზე საინტერესო ინფორმაციის მომცველია ასევე ძველი რუკებიც. აღსანიშნავია, რომ ფრანგი კომერსანტის, ჟაკ ფრანსუა გამბას მიერ ძველი, ორსაუკუნოვანი ჰიდროგრაფიული რუკა მდ. რიონის ბოლო მონაკვეთისა, შავ ზღვაში ჩადინებამდე და ფოთის უძველესი ციხე-სიმაგრის მინიშნებით, საოცარი სიზუსტითაა შესრულებული. (ფოტო 114, 115)



სურ. 108.
რიონის სანაპირო
აფრიანი ნავით,
ავტორი დაუდგენელია

სურ. 109.
იგივე ხედი დღეს



O. W. Brierly del. F. Jones. lith.

Published April 1856 by Paul & Danae Colnaghi & Co. 13 & 14, Pall Mall East. Publishers to Her Majesty
MOUNT ELBRUS
MOUNT OF THE CABBAGE

H.M.S. CYCLOPS

Day & Son, Litho to the Queen.

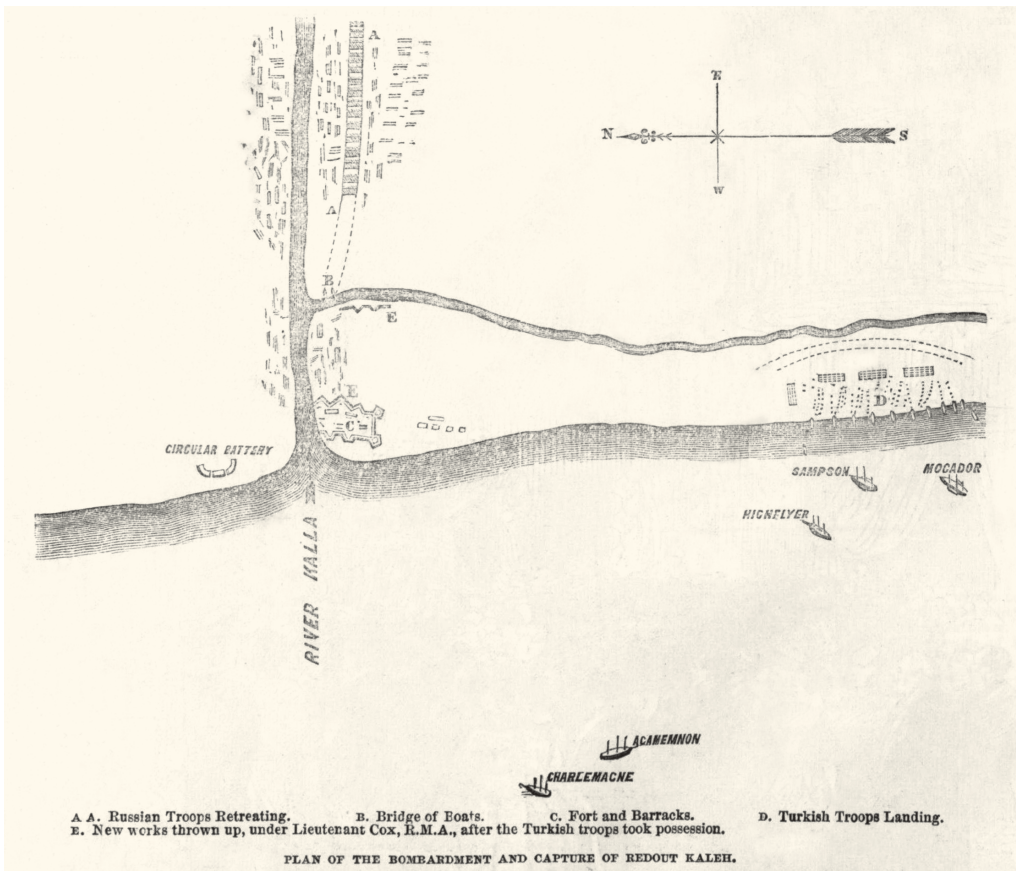
дѣлалъ
Paris. Goupil & Co.
Литваго. орто. вѣселъ.

REDOUT KALEH.

COLNAGHI AUTHENTIC SERIES



სურ. 112.
რედუტ-კალეს ხანძარი, გაზეთი „ილუსტრეიდიო ლონდონ ნიუსი“ – 1854 წლის 17 ივნისის გამოცემა.

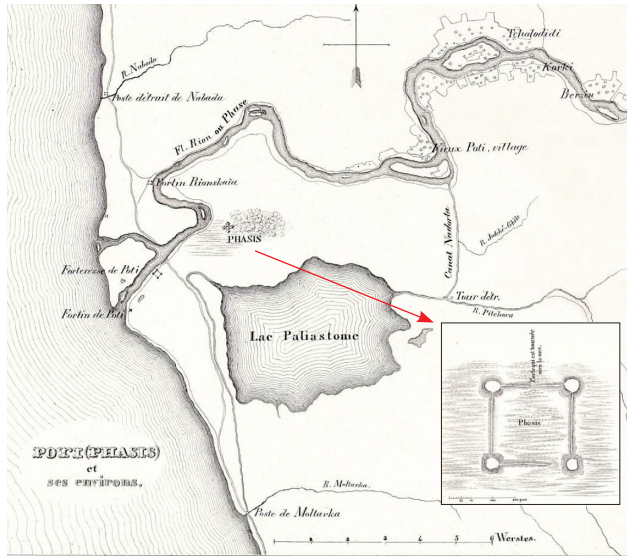


სურ. 113.
რედუტ-კალეს დაბომბვისა და აღების გეგმა, გაზეთი „ილუსტრეიდიო ლონდონ ნიუსი“ – 1854 წლის 17 ივნისის გამოცემა.

მოპირდაპირე მხარეს:

სურ. 110.
რედუტ-კალეს პორტი, გაზეთი „ლუსტრაციონ ჟურნალ უნივერსელი“ XXIII, იანვარი-ივნისი 1854 წ. ჟან-ბაპტისტ პენრი დურან ბრაგერი.

სურ. 111.
რედუტ-კალეს ვაჭარული უაღრეს ბრიყრლი. del F. Jones, Lith.



სურ. 114.
სანაოსნო კავშირი
ქუთაისსა და ფოთს
შორის. 1831-1834 წ.
- დიუბუა დე მონპერე.
გადიდებულია
ანტიკური ციხის
გეგმა, განმარტებით:
„მდებარეობს ძველი
ფაზისის შენაკადთან,
ფოთის ახლოს“

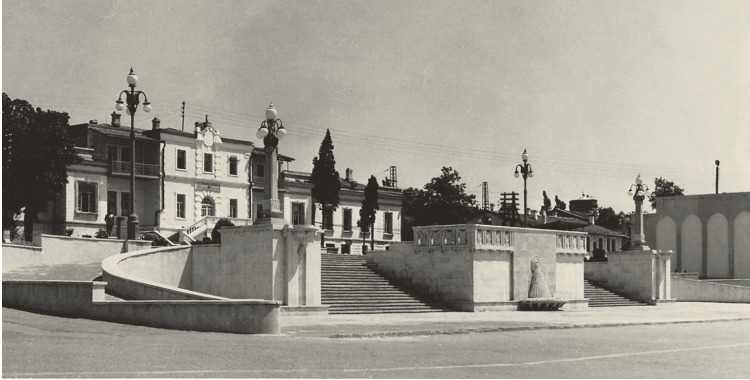
სურ. 115.
სატელიტური ფოტო,
სადაც მინიშნულია
ყულევი, რიონის
შესართავი და
პალიასტომის ტბა

სარკინიგზო ტრანსპორტის მშენებლობას საქართველოში თითქმის 160 წლიანი ისტორია აქვს. პირველი რკინიგზა საქართველოში გაყვანილ იქნა ფოთსა და თბილისს შორის. 1871 წლის 14 აგვისტოს რკინიგზა ფოთიდან მხოლოდ ყვირილამდე გაიხსნა, ხოლო 1872 წლიდან დაიწყო რეგულარული მიმოსვლა თბილისამდე. 1883 წელს ფოთი-თბილისის ხაზს სამტრედიის შუეერთდა ბათუმის ხაზიც.

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. ქუთაისამდე ამიერკავკასიის ხაზიდან ცალკე 8 კმ-იანი შტოს გაყვანა მოხერხდა მხოლოდ 1877 წელს. მთავარ ხაზთან შეერთების პუნქტს უწოდეს სადგური „რიონი“, ხოლო ქუთაისის ცენტრში შემავალს დაერქვა სადგური „ქუთაისი“.

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 მიმართულებით, 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. 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 დაიწყო 1871 წლიდან.³⁴



შემდგომში ქუთაისისთვის მნიშვნელოვანი გახდა, 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, რამაც გამოიწვია ქალაქის ამ ნაწილში სამრეწველო საწარმოების განვითარება.

1935 წელს გაყვანილ იქნა რკინიგზის ხაზი ბოლნეულადან 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. სადგურ „ქუთაისს“, დაერქვა „ქუთაისი 1“. (სურ. 116, 117)

დღეს მოქმედებაშია რკინიგზის ხაზები „**რიონი > ქუთაისი 1 > ტყიბული**“ და „**ბოლნეულა > 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 გაზრდილ ქალაქში

სურ. 116.
ბალახვანის სადგური.
„ქუთაისი 2“

სურ. 117.
სადგური „ქუთაისი“.
1877 წ.
ძველი რკინიგზა

ხელშეშლელ ფაქტორად შეიძლება ჩაითვალოს ცალკეული უბნების ერთმანეთთან დასაკავშირებლად, ალბათ გასაუქმებელია.³⁵

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

2002 წლის პირველი ეროვნული საყოველთაო აღწერით ქუთაისში, რომლის ტერიტორია 67.7 კვ კმ-ია, ცხოვრობდა 185.965 კაცი. 2013 წელს ეს რიცხვი 196,8 გახდა. (სტატისტიკის ცენტრი) შესაბამისად, სამომავლი ღონისძიებები, რომელიც იყო მესამე გენგეგმაში და გულისხმობდა, რომ საანგარიშო ვადის გასვლის შემდეგ, 2025 წლამდე ქალაქის სატრანსპორტო სქემის სრულყოფის მიზნით ჩადებულიყო რკინიგზის სქემის რეკონსტრუქციის რიგი მოსაზრებები, უკვე გადასახედია. ეს მოსაზრებები მდგომარეობდა შემდეგში:

1. გაუქმდეს სადგური „ქუთაისი 1“ და რკინიგზის ტოტი „რიონი – ქუთაისი 1 – ტყიბული“ და გამოყენებული იქნეს ელექტრო ტრანსპორტის სამოძრაოდ, როგორც საქალაქო ტრანსპორტი;
2. მოხდეს ლიკვიდაცია რკინიგზის მონაკვეთისა „ბროწეულა – ქუთაისი 2“ და განშტოება „ქუთაისი 2 – გუმბრა“ – აქაც, გაუქმებულ მონაკვეთზე შეიძლება იმოძრაოს შიდა საქალაქო, სარელსო (ტრამვაი) ან ურელსო ტრანსპორტმა (ტროლეიბუსი, ავტობუსი).

ქუთაისის მესამე გენგეგმაში ზემოთ მოყვანილი მოსაზრებები შეიძლება განხილულიყო, თუ ეკონომიკის ზრდის ტემპები გაგრძელდებოდა და ქუთაისის მოსახლეობის რაოდენობა 2000 წლისთვის გადააჭარბებდა 400.000 მაცხოვრებელს. დღეისათვის ეკონომიკური სტაგნაციის პირობებში, როდესაც მოსახლეობის რიცხვი შემცირებულია, 2000 წლის შემდგომი პერიოდის ღონისძიებებიდან ჩვენი აზრით, **შემდგომში შეიძლება მიზანშეწონილად ჩაითვალოს 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 კმ-ით აღმოჩნდა დაცილებული, დღევანდელი გადასახედიდან უნდა მივიჩნიოთ ქუთაისისათვის სასიკეთოდ, რადგან სატრანზიტო, მათ შორის სახიფათო ტვირთები ქუთაისის გვერდის ავლით მოძრაობენ.

საავტომობილო ტრანსპორტისათვის, ქუთაისი ბოლო პერიოდამდე სატრანზიტო ქალაქს წარმოადგენდა, სარკინიგზო ტრანსპორტისაგან განსხვავებით, რომელიც ცენტრალურ სარკინიგზო ხაზს 8 კმ-ით იყო დაცილებული. დიდი საავტომობილო მოძრაობა დასავლეთიდან აღმოსავლეთისაკენ და პირიქით, ძალიან ცუდ ეკოლოგიურ და ამავე დროს სახიფათო პირობებში აყენებდა ქალაქს, განსაკუთრებით ზაფხულში. ასაქცევი გზის მშენებლობის აუცილებლობა განსაზღვრული იყო უკვე 1970 წელს, როცა მიმდინარეობდა მოსამზადებელი სამუშაოები ქ. ქუთაისის მესამე თაობის გენერალური გეგმის (1976-2000 წ.) შესასრულებლად. (სურ. 118)

ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ ГРУЗИНСКОЙ ССР И ПРИЛЕГАЮЩИХ К НЕЙ РАЙОНОВ



ამ დროისათვის წინსწრებით უკვე მზად იყო ქალაქგეგმარებითი საპროექტო დოკუმენტაციის უმნიშვნელოვანესი ნაწილი – „ტრანსპორტი“, რომელიც შესრულდა ქ. მოსკოვში, საკავშირო სახმშენის მთავარ სამმართველოს დაქვემდებარებულ სამეცნიერო საპროექტო ინსტიტუტში „ПРОМТРАНСИИПРОЕКТ“.³⁶

გათვლები შესრულებული იყო რკინიგზის, საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტისათვის. სქემაზე გარკვევით მოსჩანს ასაქცევი გზა, რკინიგზის გასწვრივ სამხრეთით, მის პარალელურად. (სურ. 119)

გემთო ხსენებული პროექტის 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. (სურ. 120)

სარეკომენდაციო წინადადებები ტრანსპორტის სამომავლო განვითარებისათვის, მათ შორის სარეკომენდაციო წინადადება ქუთაისის ასაქცევი სატრანსპორტო მაგისტრალის მონაკვეთის მშენებლობაზე დღეს უკვე განხორციელების პროცესშია.

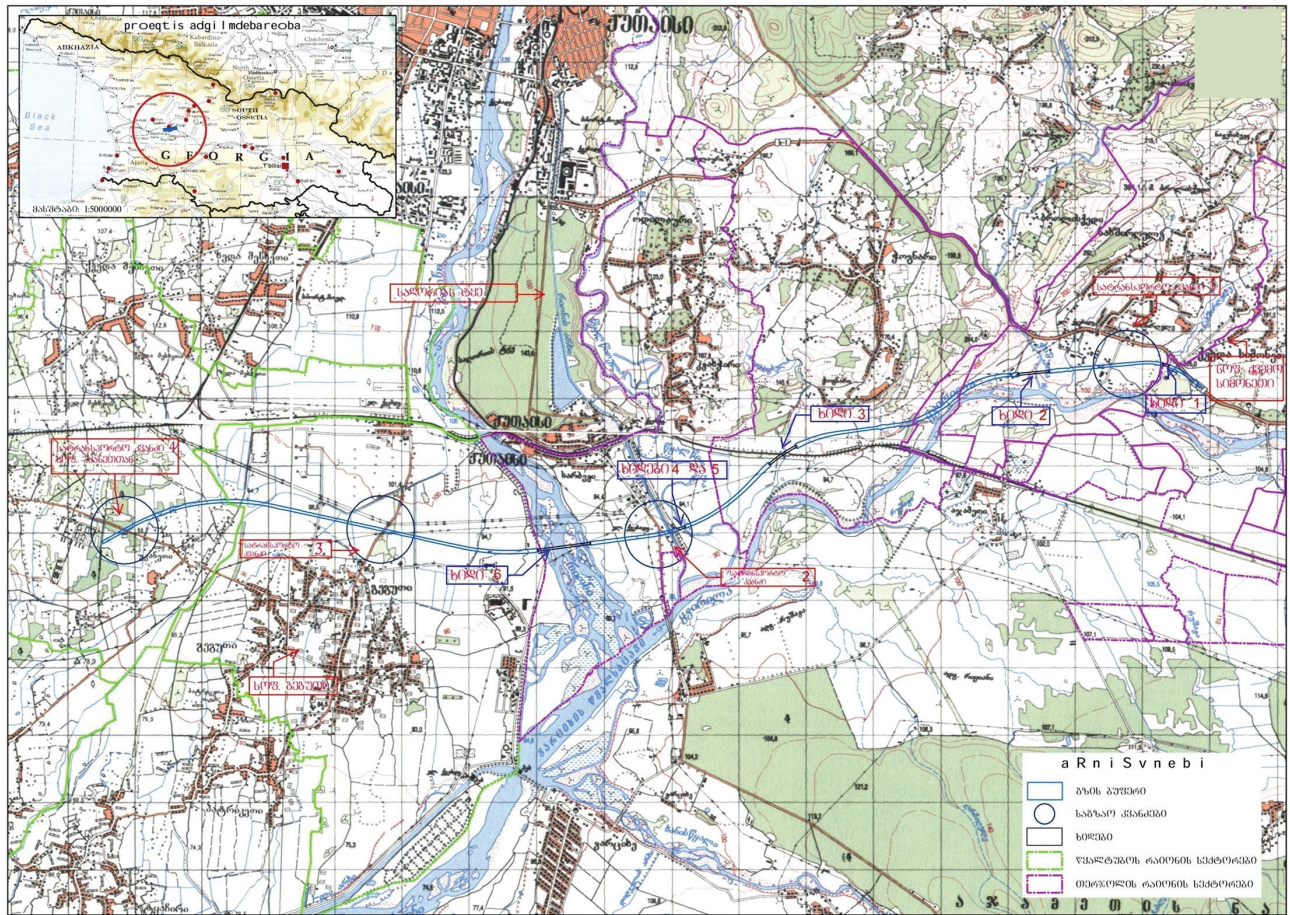
სურ. 118.
საქართველოს სსრ და მიმდებარე რაიონების სატრანსპორტო ქსელი. შესრულებულია საკავშირო სახმშენის დაქვემდებარებულ პრომტრანსიი-პროექტ“-ის მიერ 1970 წელს



სურ. 119.
სატრანსპორტო სქემა
ქუთაისის სამრეწველო
საკვანძო მონაკვეთზე.
1970 წ.

2003 წლიდან ქვეყნის ძირითად პრიორიტეტად გამოცხადდა ტრანსპორტის, ენერჯეტიკის და სოფლის ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია. 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.³⁷

მთავრობამ თხოვნით მიმართა საერთაშორისო დონორებს, როგორცაა საერთაშორისო განვითარების იაპონიის ბანკი (**სგიბ**) და მსოფლიო ბანკი. 2008 წელს, ივნისში გამოქვეყნდა იაპონიის ბანკის ანგარიში – „**საერთაშორისო განვითარების იაპონიის ბანკის მიერ ტრასის გაუმჯობესების პროექტის დაწყების პილტური 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, მაგრამ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა ზოგადად საკმაოდ განუვითარებელია. პრიორიტეტულ მონაკვეთად გამოცხადდა გზის ცენტრალური მონაკვეთი, რომელიც წარმოადგენს ქ. ქუთაისის ასაქცევს. (სურ. 121 – 123) სამუშაო მონაკვეთები ასე ხასიათდება:

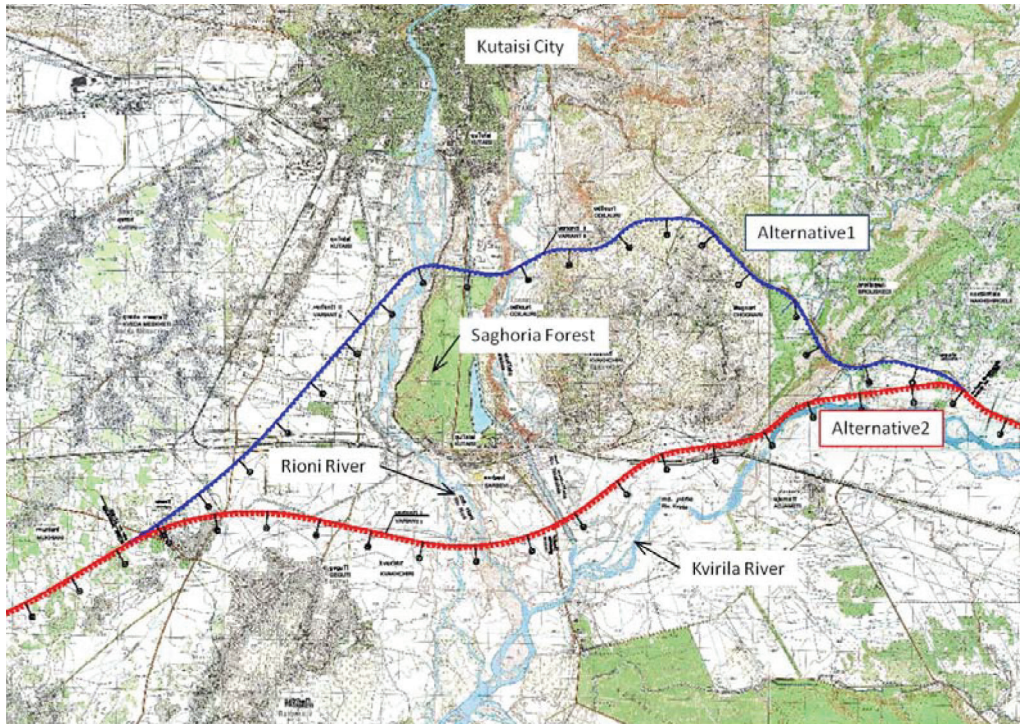


სურ. 121.
ქუთაისის შემოვლითი
გზის გენერალური
გეგმა ტოპორუკაზე:
ღერეფანი, ხიდები,
კვანძები

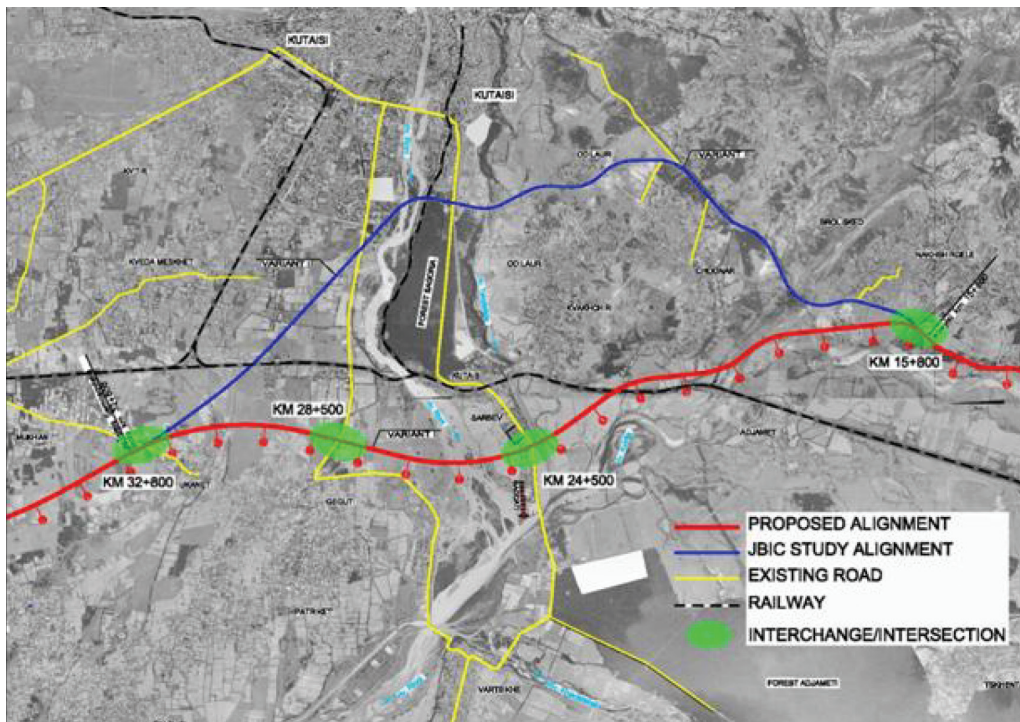
„ასაქცევი გზის სხვადასხვა ვარიანტი დეტალურად იქნა შესწავლილი. ძირითად გარემოს დაცვით რეკონსტრუქციებზე გავლენა ან თავიდან იქნა აცილებული, ან მინიმუმამდე დაყვანილი. პროექტის შედეგად არ დაიკარგება საცხოვრებელი ან საზოგადოებრივი შენობები. მომზადდა განსახლების სამოქმედო გეგმა, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს ხეებისა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

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.

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. კოპიტნარის აეროდრომი მდებარეობს ქუთაისის სამხრეთ-დასავლეთით 16 კმ-ის მანძილზე. (სურ. 124)



სურ. 122.
 ოპტიმალური
 ვარიანტის სქემა



სურ. 123.
 ქუთაისის ასაქცევი გზა
 და ალტერნატიული
 ვარიანტი, კვანძებით
 და ადგილობრივი
 სისტემებით



სურ. 124.
ქუთაისის კოპიტნარის
აეროპორტის
სიტუაციური სქემა

თავდაპირველად საქართველოს მთავრობა კოპიტნარის ძველი 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 და სრულიად აკმაყოფილებს თანამედროვე სტანდარტებს. აღჭურვილია უმაღლესი ხარისხის სანავიგაციო და მეტეოროლოგიური სისტემებით. აეროპორტი შეფერხების გარეშე 24 საათის განმავლობაში ფუნქციონირებს. აეროპორტი როგორც შიდა, ასევე საერთაშორისო რეისებს ემსახურება.

ქუთაისის აეროპორტი არის მეორე კატეგორიის, ის მასპინძლობს საერთაშორისო ფრენებს. სამეთვალყურეო კოშკურის სიმაღლე 58 მ-ია. აეროპორტში არის ასევე საგამოფენი სივრცე-გალერეა, სადაც თანამედროვე ხელოვნების ნიმუშები გამოიფინება.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი დააპროექტეს UNStudio-ს არქიტექტორებმა, ხოლო მშენებლობას რამდენიმე კომპანია უზრუნველყოფდა.³⁸ (სურ. 125, 126)

აეროპორტს ადგილმდებარეობით რეგიონში საკვანძო მნიშვნელობა აქვს. თბილისიდან 200 კმ – ში მდებარე ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი, 300 კმ რადიუსით უკავშირდება თურქეთს, სომხეთს, აზერბაიჯანს და რუსეთს.

მოპირდაპირე
მხარეს:
სურ. 125.
ქუთაისის ახალი
აეროპორტი ღამით



ქალაქგეგმარებითი პრაქტიკის და ქალაქმშენებლობითი
საკანონმდებლო ბაზის ურთიერთ მიმართება მიმდინარე
პროცესების ასახვით განსახილველ პერიოდში, ქ. ქუთაისის
მაგალითზე

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: “თბილქალაქპროექტი“ და „საქქალაქმშენსაპროექტში“, მეცნიერული კვლევები ამ და სხვა მიმართულებით წარმოებდა „ზონალურ სამეცნიერო-კვლევით საპროექტო ინსტიტუტში“ (ЗНИИЕП). სამწუხაროდ, 1991 წლის შემდგომ ეს პროცესი შეჩერდა.

1985 წელს, ქ. თბილისის გენერალური გეგმის რეალიზაციის პრობლემების საკითხების განხილვის შემდეგ გაჩნდა იდეა, საქართველოში საკავშირო „ქალაქმშენებლობის ცენტრალური სამეცნიერო-კვლევითი საპროექტო ინსტიტუტის“ (ЦНИИП) ფილიალის ჩამოყალიბებისა. საერთო შეთანხმება ამ საკითხზე მიღებულ იქნა საკავშირო სახმშენის და საქართველოს სახმშენის შეკრებაზე ერთობლივი შეთანხმებით.³⁹ ეს იყო საქართველოსათვის მნიშვნელოვანი 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 მოზიდვაზე, ქვეყნის მასშტაბით მოამზადებდა საფუძველს ქალაქებისა და სოფლების ახალი თაობის გენერალური გეგმებით დაფარვისათვის, წესრიგისათვის სამშენებლო საქმიანობაში.



სურ. 126.
ქუთაისის ახალი
აეროპორტი

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 ნახქარევი გადაწყვეტილება, რაც გახდა საფუძველი **ქალაქმშენებლობის სფეროში სრულყოფილი საკანონმდებლო ბაზის ვაკუუმის გაჩენისა**, მომავალში, უკვე ქვეყნის დამოუკიდებლობის პირობებში, მრავალი არასწორი ნაბიჯების და გაუგებრობების სამშენებლო პოლიტიკაში.

2001 წლიდან დაიწყო ახალი ეტაპი ქართული ხუროთმოძღვრების და განსაკუთრებით, ქალაქგეგმარებითი მეცნიერების ისტორიაში. ძირითადად მოხდა ინსტიტუციური ცვლილებები, ასევე შეიცვალა მიდგომა ქალაქგეგმარებითი პროექტირების მიმართ, შეიცვალა დამოკიდებულება ქალაქების განვითარების და რეკონსტრუქციის გრძელვადიანი პროექტების მიმართ, გაუქმდა და ეკონომიკის სამინისტროს დაქვემდებარებაში გადავიდა მშენებლობის სამინისტრო და მასთან ერთად მშენებლობის მარეგულირებელი მრავალი ფუნქცია, გაუქმდა პროექტირების სახელმწიფო ექსპერტიზა, რამაც სათავე დაუდო სრულ განუკითხაობას მშენებლობის სფეროში, ცნებას “გენერალური გეგმა“, ჩაენაცვლა „ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების რეგულირების წესები“, დაიწერა კანონი „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“.

„2001 წლის 20 მაისის, საქართველოს პრეზიდენტის № 204 ბრძანებულებით, „საქართველოს დასახლებული ტერიტორიების სახელმწიფო ქალაქმშენებლობის პოლიტიკის გატარების ღონისძიებათა შესახებ“ აღნიშნული იყო, რომ „დასახლებული ტერიტორიის ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციას (გენერალურ გეგმას), რომელსაც რეალიზაციის ვადა დაუმთავრდა 2000 წელს, მოქმედების ვადა გაუგრძელდეს 2003 წლის 31 დეკემბრამდე.“⁴⁰ მანამდე უნდა დამუშავებულიყო ახალი ინსტრუქცია შესაბამის დოკუმენტაციაზე მუშაობისა, რაც ვერ შესრულდა. მიუხედავად ამისა საქართველოს ეკონომიკის სამინისტრომ ექვს ქალაქზე, მათ შორის ქუთაისზეც, რომლის ბოლო გენერალურ გეგმას მოქმედების

ვადა 2000 წელს გაუვიდა, გამოაცხადა ტენდერი **„ქვეყნის დასახლებათა ქალაქ-მშენებლობითი დოკუმენტაციის დამუშავებაზე“**. 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.

ტენდერის ტექნიკური დავალების პირველი პუნქტის – სტრატეგიული „ხედვის“ შესახებ მთავრობის დადგენილება, სივრცის დაგეგმარებისა და ქალაქ-მშენებლობითი გეგმების შემუშავების წესის შესახებ, მოცემული ეტაპისადმი შემოიფარგლება ზოგადი განმარტებებით: **„...განვითარების ხედვა გულისხმობს გეგმარებითი ერთეულის სასურველ (წარმოსახვით) მდგომარეობას სამომავლო პერსპექტივაში. ხედვა უნდა იყოს კონკრეტული, რეალისტური და ამავე დროს, გამოწვევითი. ხედვა უნდა ქმნიდეს გეგმარებითი ერთეულის იდენტობის სურათს და ითავსებდეს გეგმარებითი ერთეულის ძირითად მახასიათებლებს.“**

„2005 წლის 17 სექტემბერს, საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს, მშენებლობისა და ურბანიზაციის დეპარტამენტმა ჩაატარა სატენდერო ექვსი ქალაქის **„ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის“ პრეზენტაცია**, ადგილობრივი მმართველობითი ორგანოების წარმომადგენლების მოწვევით. შეკრებაზე აღინიშნა, რომ საპროექტო მასალა არ წარმოადგენს კონკრეტულ ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციას, იგი შეიძლება განიხილებოდეს მხოლოდ, როგორც **„ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის დამუშავებისათვის წინასაპროექტო მოსამზადებელი სამუშაო“**, რაც დაპროექტების არასტადიური სახეობაა.“

ზემოთ მოტანილი არათანმიმდევრული სამშენებლო პოლიტიკის თავიდან ასაცილებლად მიზანშეწონილად მიგვაჩნია ჩამოყალიბდეს **„ქალაქმშენებლობის ცენტრალური სამეცნიერო-კვლევითი საპროექტო ინსტიტუტი“**, რათა პოლიტიკური რყევების მიუხედავად გეგმაზომიერად მიმდინარეობდეს სამეცნიერო ქალაქმშენებლობითი საქმიანობა, საკანონმდებლო დოკუმენტაციაზე მუშაობა.

ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია -2004 წ.

ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციაზე მუშაობის უფლება მოიპოვა სამშენებლო -საპროექტო კომპანიამ „ხურო“, დავით მელქაძის ხელმძღვანელობით. პროექტზე მუშაობდა საავტორო ჯგუფი შემდეგი შემადგენლობით: დ. მელქაძე, თ. ბერიძე, გ. ჩოგოვაძე, თ. მაქანდარაშვილი, მ. მელქაძე, კონსულტანტები: ლ. ვარდოსანიძე და დ. სვანიძე.⁴¹

ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციაზე მუშაობა დასრულდა 2004 წელს. შესრულდა დიდი სამუშაო, ნაშრომი იძლევა სრულყოფილ კვლევას

ქუთაისის არსებული საყრდენი მდგომარეობის შესახებ. ძალიან საჭირო ინფორმაციაა ქუთაისის ურბანული განვითარების ისტორიასა და წანამძღვრებზე, ასევე „მიწის კადასტრის და რეგისტრაციის პროექტის“ ფარგლებში 2000-2001 წლებში ქალაქის საზღვრებში ჩატარებულ ტერიტორიის აეროფოტოგადაღებასა და მიწის საკადასტრო სამუშაოების შესახებ, მოტანილია დასკვნები და რეკომენდაციები, შესრულებულია სოციალური გამოკითხვები სპეციალურად შედგენილი ანკეტებით. **პროექტის უპირატესობად შეიძლება ჩაითვალოს ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობის მასალის ელექტრონული ვერსიის შექმნა**, რაც ძალზე მისასალმებელი და წინგადადგმული ნაბიჯია ქალაქგეგმარებითი მეცნიერების განვითარებისათვის და შესაძლებელია მომავალში საფუძვლად დაედოს ქ. ქუთაისის მეოთხე თაობის გენერალურ გეგმას. წარმოგიდგინო ქ. ქუთაისის მიწათსარგებლობის დაგეგმვის დოკუმენტაციის (უფლებრივი ზონირება) ნახაზების სიას:

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 შემზღუდავი 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;

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 ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ" 36-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად ვბრძანებ:

- დამტკიცდეს თანდართული "დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები".
- ამ ბრძანების ამოქმედებისთანავე ძალადაკარგულად ჩაითვალოს "ზუნტბრივი განათებულია 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 საგზოფრები სახლების, დამზარე 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)
- ეს ბრძანება ამოქმედდეს 2008 წლის 10 სექტემბრიდან.

ე. შარაშიძე
დანართი

2 | **მნიშვნელოვანი „ქუთაისი“** | 24 აპრილი, 2008 წ.

თვითმმართველი ქალაქ ქუთაისის საკრებულოს დადგენილება №153
4 აპრილი, 2008 წ.

ქალაქ ქუთაისის გეოგორიების გამოყენებისა და განაშენიანების წესების დამტკიცების შესახებ

„ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების საქმიანობის შედეგად გამოწვეულია 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, „საფრეფი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ საქართველოს კანონისა და საქართველოს შიგნითი ადმინისტრაციული კოდექსის 61-ე მუხლის საფუძველზე, ქალაქ ქუთაისის საკრებულო ადგენს:

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

მუხლი 2.
დამტკიცდეს ქალაქ ქუთაისის გეოგორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესები დანართი N1, N2 და N3-ის, ხოლო, ქალაქ ქუთაისის მონიშნის დამოუკიდებელი სათაღებელი რუკა-დანიართი N4-ის შესაბამისად.
(დანართები N1, N2, N3 და N4 დადგენილების თან ახლავს)

მუხლი 3.
დადგენილების შესრულების, კონკრული დაევალოს ქალაქ ქუთაისის საკრებულოს საქალაქო მეურნეობის კომისიის თავმჯდომარეს, შ. მემეველას.

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

მუხლი 5.
დადგენილება შეიძლება გასაჩივრდეს კანონით დადგენილი წესით, სასამართლოში.
საკრებულოს თავმჯდომარე
ა. ზვარავაძე

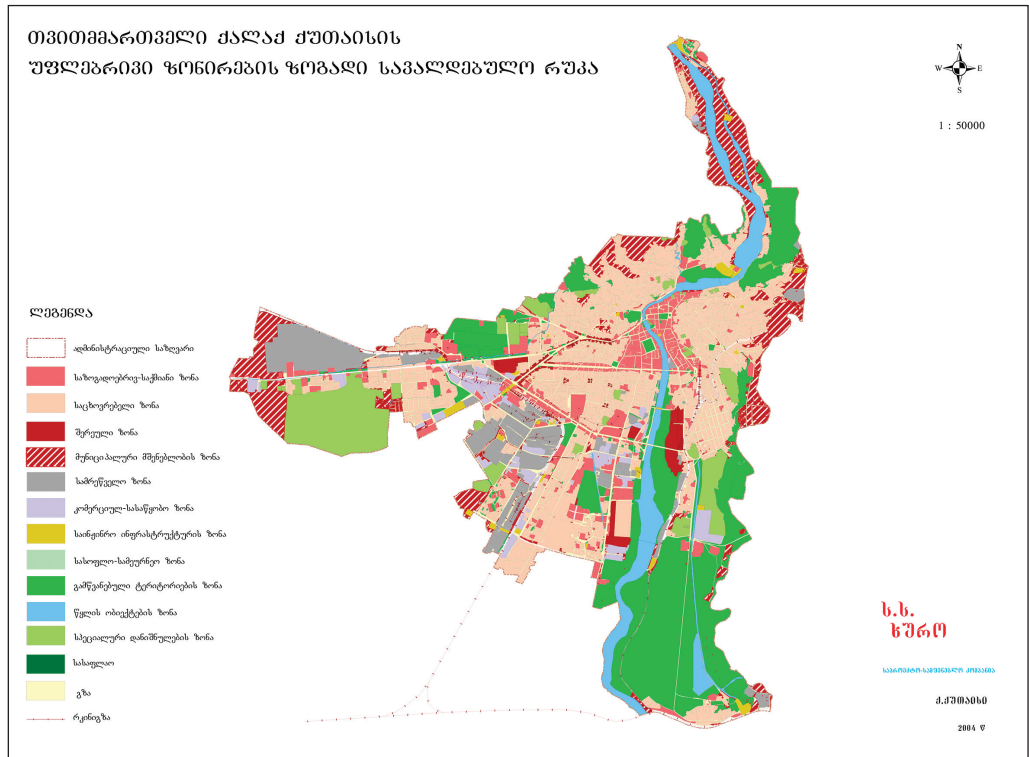
სარეგისტრაციო კოდი №330-120-000-35-123-005-101.
22 აპრილი, 2008 წელი

- ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა – დეტალური ზონირების რუკა, ცენტრალური ნაწილის კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონა;
 - ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა – ზოგადი ზონირების რუკა, ტერიტორიები საკუთრების ფორმის მიხედვით;
 - ქ. ქუთაისის არსებული მდგომარეობა – დეტალური ზონირების რუკა, კვარტლების განაშენიანების ინტენსივობის რუკა (კ-2);
 - ქ. ქუთაისის სივრცითი განვითარების „ხედვა“ – უფლებრივი ზონირების დამოუკიდებელი სავალდებულო რუკა.
- განმარტებით ბარათში ნათქვამია, რომ „ფუნქციური ზონირება განხორციელდა ტერიტორიის გამოყენების დომინირებული ფუნქციის პრინციპით. ამავე დროს გარკვეული ტერიტორიებისათვის, ზონის ტიპის დადგენამ პირიქით, განსაზღვრა ამ ტერიტორიების ქალაქმშენებლობითი განვითარებისა და ტერიტორიის გამოყენების ძირითადი მიმართულება.“

სურ. 127.
საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ბრძანება № 1-1/1254, 8. 07. 08 წ.

სურ. 128.
ქ. ქუთაისის საკრებულოს დადგენილება № 153, 4 აპრილი, 2008 წ.

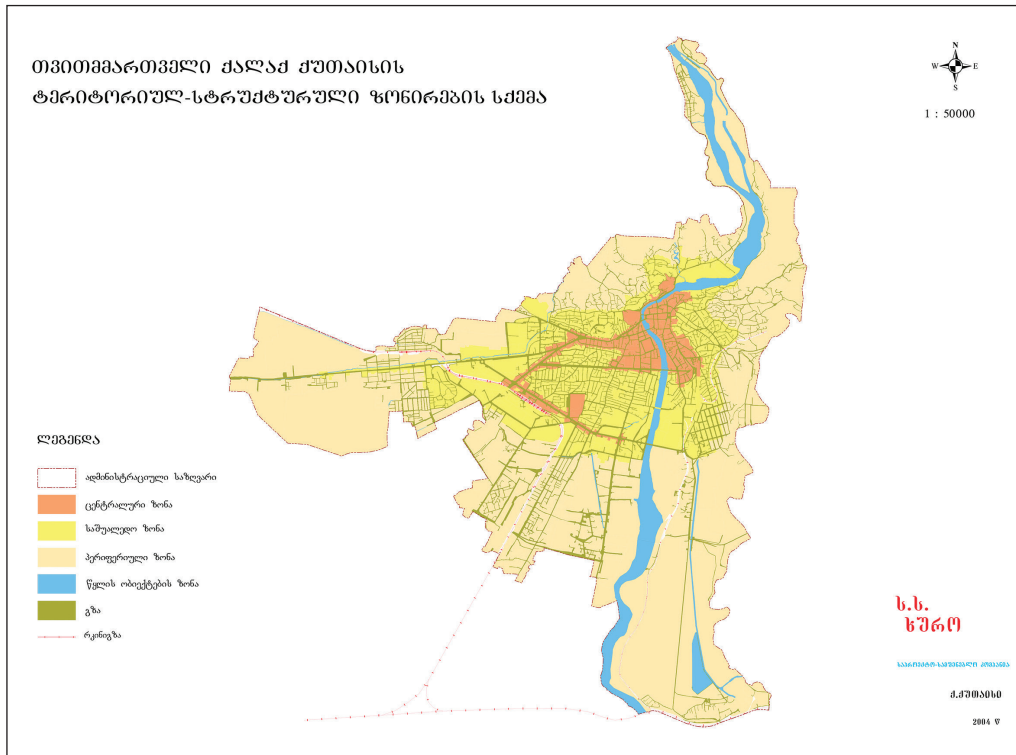
სამწუხაროდ, ეს მნიშვნელოვანი ნაშრომი ვერ გახდა ქალაქის გრძელვადიანი სამოქმედო გეგმა – გენერალური გეგმა, ამას ჰქონდა, როგორც შემოთ ალენიშნეთ, სამართლებრივი მიზეზი: – დოკუმენტაციაზე მუშაობის პერიოდი დაემთხვა ქალაქმშენებლობის სფეროში წარმოშობილ ნორმატიული და საკანონმდებლო ბაზის სრულ ვაკუუმს ქვეყანაში. ამას ადასტურებს დასკვნებსა და რეკომენდა-



ციებში, პროექტის ხელმძღვანელის, დავით მელქაძის გამოთქმული მოსაზრებაც: „ჩვენ ქუთაისის განვითარების ახალ პერსპექტიულ გენერალურ გეგმაზე არ გვომუშავია, ამას არც დავალება ითვალისწინებდა“. ვერც გაითვალისწინებდა, რადგან ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციაზე მუშაობა დასრულდა 2004 წელს, ხოლო საქართველოს კანონი **“სივრცითი მოწყობისა და ქალაქ-მშენებლობის საფუძვლების შესახებ“**, საქართველოს პრეზიდენტის მიერ იქნა მიღებული და დამტკიცებული მხოლოდ 2005 წლის 2 ივნისს № 1596 – I ს. ამ კანონის V თავში – „გარდამავალი და დასკვნითი დებულებანი“, ⁴² 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 შეუსაბამოს **„დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების რეგულირების წესები.“**

საქართველოს ეკონომიკის სამინისტრომ 5 თვის მაგივრად 3 წელი მონადომ ბრძანების შესრულებას და 2008 წლის 8 ივლისის ბრძ. № 1–1/1254, დაამტკიცა **„დასახლებათა ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებები“**. (სურ. 127)



სურ. 129 და 130.

თვითმმართველი ქ. ქუთაისის საკრებულომ 2008 წლის 4 აპრილის დადგენილებით №153, დაამტკიცა „ქალაქ ქუთაისის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების წესები“, ⁴³ (სურ. 128)

ანუ სამი თვით ადრე, ვიდრე დამტკიცდებოდა ხსენებული ბრძანებულება.

წარმოვიდგინოთ ქუთაისის მიწათსარგებლობის დაგეგმვის დოკუმენტაციის რუკებს (სურ. 129, 130)

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.

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“.

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



ქუთაისის ისტორიული ცენტრის რეაბილიტაცია

I ეტაპი

ქ. ქუთაისის ისტორიული ცენტრი წარუშლელ შთაბეჭდილებას ახდენს მნახველზე. „ქუთაისი ერთი იმ ქალაქთაგანია, რომლის ანსამბლშიაც ბუნება – მდინარე, მთა, კლდე, მცენარეულობა – განსაკუთრებით აქტიურ როლს თამაშობს“. (ვ. ბერიძე)

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



ქ. ქუთაისის 2004 წლის ქალაქმშენებლობით დოკუმენტაციაში – კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონის ამსახველი დეტალური რუკებია №12 და №13, მონიშნულია 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.“ (სურ. 131) ფაქტიურად ეს ძველი ქუთაისია. კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონაში აუცილებლად შესანარჩუნებელია ე.წ. „ფონური განაშენიანებაც“, რომელიც მნიშვნელოვანია თავად ძეგლის წარმოსახენად.



ქუთაისის ისტორიული ცენტრის რეაბილიტაციის პირველი ეტაპის სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდა 2008–2009 წლებში და 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 დამუშავდა არქიტექტურულ სახელოსნოში **”არქიტექტორები-ჯი”** 2007/2008 წლებში, ქუთაისის მერიის დაკვეთით, არქიტექტორები გ. კიკნაძე, ლ. მუშკუდიანი.

სრული რეკონსტრუქცია-რეაბილიტაცია ჩაუტარდა 31 შენობას, აშენდა 7 ახალი ნაგებობა. სარეკონსტრუქციო სამუშაოებისთვის პირველ ეტაპზე 30 მილიონი ლარი დაიხარჯა, თუმცა ამის შემდეგ მეორე ეტაპის სამუშაოებისთვის საჭირო თანხის მოძიება მთავრობას გაუჭირდა და ისტორიული უბნის რეაბილიტაციის მეორე ეტაპის სამუშაოები მომდევნო წლებში გაგრძელდა ფრაგმენტულად.

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

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

სურ. 133.
ბაგრატის ტაძარი
ქუთაისის პანორამაში

მოპირდაპირე
მხარეს:

სურ. 131.
ქუთაისის
ცენტრალური ნაწილის
მემკვიდრეობის
დაცვის ზონა.
ს.ს. „სურო“. 2004 წ.

სურ. 132.
ბაგრატის აღდგენილი
ტაძარი. 2012 წ.

მომდევნო
გვერდები:

სურ. 134.
ბაგრატის ნანგრევები





ქალაქ ქუთაისის მუნიციპალიტეტის მერიის მუშაკების
საერთაშორისო მომსახურება (I ეტაპი)

ქუთაისი 2040

განვითარების
ხედვა

2021 წელი



P. S.

წიგნზე მუშაობის პერიოდი დაემთხვა ქუთაისის მეთხუთმეტი თაობის ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციის განახლების პროცესს. მალე ქუთაისს ექნება ახალი, მეთხუთმეტი თაობის გენერალური გეგმა, მნიშვნელოვანი ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტი, რომელიც დაეხმარება მას კიდევ დიდხანს შეინარჩუნოს გამორჩეული სიბლი, სიცოცხლისუნარიანობა და „მარადიული ქალაქის“ სახელი.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. **ირაკლი მათურელი** - „ვახუშტი ბაგრატიონის კარტოგრაფიული მემკვიდრეობა.“ თბილისი – 1990 გვ.5
პროფესიონალი კარტოგრაფის მიერ შესრულებულ მონოგრაფიაში გაშუქებულია, საბჭოთა კავშირის არქივებში, მუზეუმებში და წიგნსაცავებში მიკვლეული დოკუმენტური მასალების, გამოქვეყნებული წყაროების და ლიტერატურის საფუძველზე დაყრდნობით, XVIII ს-ის გამომჩენილი ქართველი მეცნიერის, სახელმწიფო მოღვაწის, ისტორიკოსის, გეოგრაფის, კარტოგრაფის და დიდი განმანათლებლის - ვახუშტი ბაგრატიონის კარტოგრაფიული მემკვიდრეობა.
2. **იმერეთის სამეფოს რუკა 1737 წ.** - [Ka.wikipedia.org](http://ka.wikipedia.org)
3. **როლანდ ისაკაძე** - „ქუთაისი XV–XVIII საუკუნეებში (არქეოლოგიური და ისტორიული წყაროების მიხედვით)“ - დისერტაცია -2006წ. გვ. 17
4. **შოთა ბურჯანაძე** - „ლიხთ-იმერეთის 1737 წლის რუკა, როგორც ფეოდალური საქართველოს ისტორიის პირველწყარო“ -1959 - ხელნაწერთა ინსტიტუტის მოამბე - ტ. I
5. **პაატა გუგუშვილი** - „საქართველოსა და ამიერკავკასიის ეკონომიკური განვითარება XIX – XX სს.“-ტ.1, „შელავათიანი ტრანზიტი და ვაჭრობა 1821-1831წ“ - თბილისი 1949 წ. გვ. 148-151
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. შელავათიანი ვაჭრობისა და ტრანზიტის დაწესებაში, რომელიც ათი წელი გაგრძელდა. საუბარია სანაოსნო ტრანსპორტზე მდ. რიონზე და ტვირთების მოძრაობაზე ქუთაისში.
6. **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.

7. **ნიკო ნიკოლაძე** - „წარსულიდან (ნაწყვეტები) ამ ასი წლის წინეთ“-თხზულება 1927 წ. გვ. 3, 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.
8. **ვახტანგ ბერიძე** - „ქართული საბჭოთა არქიტექტურის ისტორია“, ნაწილი I – (1921-1933 წწ.) გვ. 63
 ნაშრომი ისტორიულ - რეტროსპექტიული ხასიათისაა, მოიცავს ქ. ქუთაისის შესახებ ცნობილ თითქმის ყველა ლიტერატურული და გრაფიკული წყაროების აღწერასა და ანალიზს. ძალიან მნიშვნელოვანია ავტორის მიერ მონიშნული პარალელები თბილისთან დაკავშირებით.
9. **ვახუშტი ბაგრატიონის ატლასები**, ატლასი 1745 წ. - ვიკიპედია
10. **მარი-ფრედერიკ დიუბუა დე მონპერე** - „მოგზაურობა კავკასიაში“- 1839-1845 წწ. (Marie-Frédéric Dubois de Montpéreux);
 წიგნი ბიბლიოგრაფიულ იშვიათობათა რიგშია. ავტორი არის შვეიცარიელი მოგზაური, სიძველეთა მკვლევარი, არქეოლოგი, გეოლოგი, ნატურალისტი. მან 1831-1834 წლებში იმოგზაურა შავი ზღვის ჩრდილოეთ სანაპიროზე, ყირიმსა და ამიერკავკასიაში. შედეგები გამოაქვეყნა 1839-1843 წლებში 400 /550 მილიმეტრი ზომის ექვს ტომიან 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.
11. **ვახტანგ ჯაოშვილი** - ქუთაისი (ეკონომიკურ-გეოგრაფიული გამოკვლევა) თბილისი 1989 წ. გვ. 80
 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, 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.
12. **აკაკი გელოვანი** - აპოლონიოს როდოსელი „არგონავტიკა“- თბილისი 1975 წ. აკ. ურუშაძისეული პროზაული თარგმანის შემდეგ, აკ. გელოვანის მიერ პირველი პოეტური თარგმანი, ალექსანდრიელი მგოსნის აპოლონიუს როდოსელის პოემისა „არგონავტიკა“. ესაა კოლხურ-ელინური ეპოსი. რედაქცია, ნარკვე-

ვები, 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.

13. **როლანდ ისაკაძე** - „ქუთაისი XV–XVIII საუკუნეებში (არქეოლოგიური და ისტორიული წყაროების მიხედვით)“ - დისერტაცია - 2006 წ. გვ. 22
დისერტაცია ეძღვნება ქუთაისის ნაქალაქარზე წარმოებულ ოცწლიან საველე-არქეოლოგიური კვლევა-ძიების და სხვადასხვა წყაროების შეჯერებისას, იმერეთის სამეფოს დედაქალაქობის პერიოდის 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.
14. **მიხეილ პოლიევქტოვი** - სტოლნიკი ტოლოჩანოვისა და დიაკი იევლევის ელჩობა იმერეთში 1650-1652 წწ. თბილისი, 1926
მეფე ალექსანდრე მესამის (1639–1661წწ) რუსეთისათვის დახმარების თხოვნას მოჰყვა 1651 წელს რუსეთის ელჩების: სტოლნიკი ნიკიფორე ტოლოჩანოვისა, დიაკი ალექსი იევლევის და თარჯიმანის ი. ბოიარნიკოვის 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.
15. **როლანდ ისაკაძე** - „ქუთაისი XV–XVIII საუკუნეებში (არქეოლოგიური და ისტორიული წყაროების მიხედვით)“ - დისერტაცია - 2006წ. გვ. 24
16. **თემურ ლომთაძე** - „ქ. ქუთაისის ქალაქგეგმარების ისტორია და მისი რეკონსტრუქციის ზოგიერთი საკითხები“ - ავტორეფერატი 1975 წ. (რუსულ ენაზე) Ломтадзе Т. „История градостроительства г. Кутаиси и некоторые вопросы его реконструкции“ – АВТОРЕФЕРАТ -1975 წ.
ნაშრომში განხილულია ქ. ქუთაისის ქალაქგეგმარებითი განვითარების ისტორია უძველეს წყაროებზე დაყრდნობით 1975 წლამდე. ჩატარებულია ძალზე საინტერესო კვლევები მამის, არქიტექტორ შოთა ლომთაძის საოჯახო არქივის მდიდარი მასალის გამოყენებით. საუბარია ახალი კვარტალური განაშენიანებისათვის პირველად ტიპური პროექტების შექმნაზე 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 ფოტოებით და ავტორის მიერ შესრულებული ჩანახატებით. ტექსტი რუსულენოვანია.
17. **საქართველოს ეროვნული არქივის ქუთაისის ფილიალი** - მამა-შვილი თ. და შ. ლომთაძეების საოჯახო არქივი (ფონდი 513, ანაწერი 1, საქმე № 66)
დაარქივებულია ქუთაისის „თეთრი ხიდის“ მაღალპროფესიულად და გემო-

- ვნებით შესრულებული 1845 წლის ნახაზები, რომლის მიხედვით დღესაც კი შესაძლოა აღდგეს ეს ისტორიული ხიდი.
18. **გ. ბერიძე** - ქართული საბჭოთა არქიტექტურა. „ქალაქების ახლად დაგეგმვა“ კომუნისტი - 1921. 4, № 45
 19. **ნინო ასათიანი** - ქალაქმშენებლობა საქართველოში, - „საბჭოთა საქართველო“ - 1978 წ. № 8
 20. **ნინო ასათიანი** - „არქიტექტურულ-მხატვრული საკითხები 30-იანი წლების ქართულ საბჭოთა ქალაქმშენებლობაში“ - საბჭოთა ხელოვნება 1980 წლ. № 3
 21. **ქუთაისის საგეგმო კომისია „სტატისტიკურ-ეკონომიური კრებული“** - ქუთაისი 1932 წ. გვ. 8
 „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.
 22. **თემურ ლომთაძე** - ქ. ქუთაისის ქალაქგეგმარების ისტორია და მისი რეკონსტრუქციის ზოგიერთი საკითხები“ - ავტორეფერატი 1975 წ. (რუსულ ენაზე) გვ.18
 23. **ქუთაისის განვითარების ტექნო-ეკონომიკური საფუძვლები (ტეს) – 1970 წ.**
 დამუშავდა საქართველოს სახმშენის დავალებით „საქქალაქმშენსახპროექტში“ წინმსწრებად, მესამე გენგეგმისათვის, ტეს-ის მიხედვით ქუთაისის მოსახლეობის რაოდენობას 2000 წლისათვის უნდა მიეღწია 450.000 კაცისთვის.
 24. **В. Р. Крогиус** - „Особенности формирования планировочной структуры городов в условиях сложного рельефа „ – АВТОРЕФЕРАТ - Москва 1974г.)
 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 არა-ეკონომიურია. 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.
 25. **სსი „საქქალაქმშენსახპროექტი“** - « ქ. ქუთაისი - КУТАЙСИ проект генплана развития и реконструкции» - განმარტებითი ბარათი - 1975გ.)

განმარტებითი ბარათი თანდართულია ქ. ქუთაისის მესამე გენერალური გეგმის დიდი მოცულობის პროექტს - „ქუთაისის რეკონსტრუქციისა და განვითარების მესამე გენერალური გეგმა“. პროექტი რუსულენოვანია. ეს პროექტი გამოირჩევა შესრულების მაღალი ხარისხით და დოკუმენტაციის სისრულით. შესრულდა მაკეტივ. მესამე გენგეგმით მოსახლეობას უნდა მიეღწია 400.000 ათასი კაცისათვის.

26. **მ. აბულაძე, თ. ნახუცრიშვილი** – „ქ. ქუთაისის საერთო საქალაქო ცენტრის განვითარების საკითხისათვის“ - სტატია - 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.
27. **სსი „საქქალაქმშენსახპროექტი“** - ქალაქ ქუთაისის ცენტრის მოშენების პროექტი (საკონკურსო, განმარტებითი ბარათი.) - თბილისი 1983 წ.
28. **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 მიერ წარმოდგენილ საპროექტო დოკუმენტაციის ანალიზს - ავტორები: ბ. მამინეიშვილი, დ. ოდიშარია.
29. **Проект пригородной зоны города Кутаиси** - სსი „საქქალაქმშენსახპროექტი“ – Тбилиси 1976 г.
ქ. ქუთაისის საგარეუბნო ზონის პროექტი - მუშავდებოდა მესამე გენგეგმის პარალელურად. სსსრ მინისტრათა საბჭოს - 5.11.1974 წ. №596 და სახმშენის 10.1-1975 წ.-ის დადგენილებების საფუძველზე. ამ ზონაში შედის საკურორტო ქალაქი წყალტუბო და ოცამდე სასოფლო დასახლება. ეს არის ტერიტორიები, რომლებიც 15-20 კმ-ის რადიუსით ეკვრიან ქუთაისს.
30. **Доклад по теме: Региональная схема расселения на территории ГССР на 1991-2001 г.г** - Госстрой ГССР, п. и. ГРУЗГИПРОГОРСТРОЙ - 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.
31. **Региональная схема расселения ГССР“, Тбилиси 1979 г.** - Госстрой ГССР, п. и. ГРУЗГИПРОГОРСТРОЙ – „
32. **Р. МЕРФИ. „АМЕРИКАИНСКИЙ ГОРОД“** – Перевод с английского В. Ковалевского. Москва 1972 г.
33. **ქუთაისი. ქალაქის რუკა** - ავტორები: თ. ვორგოძე, ნ. ვორგოძე, თ. ბოკელავაძე, შპს „გეოინფორმაციული სისტემების სერვისი“ - თბილისი 2011 წ.
ეს არის ბუკლეთი-გზამკვლევი ტურისტებისათვის, დატანილია ქუჩების დღევანდელი სახელები, ქალაქის და მისი შემოგარენის ღირსშესანიშნაობები.

34. **ბაატა გუგუშვილი** - „საქართველოსა და ამიერკავკასიის ეკონომიკური განვითარება XIX-XX სს, ტ. I პოლიტიკოსეკტორი - 1949 წ. გვ. 149
35. **მ. ნიკოლეიშვილი** - „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 რეფორმის შემდგომ პერიოდში, გაშუქებულია საქართველოში სარკინიგზო მშენებლობის და ექსპლუატაციის ისტორია, ნახვენებია ქუთაისისა და შავი ზღვის სანაოსნო ქალაქების - ფოთისა და ბათუმის სოციალურ- ეკონომიკური სახე.
36. **ПРОЕКТ районной планировки КУТАЙССКОГО промрайона Грузинской ССР, ТРАНСПОРТ - ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ - Работа № 5185 - „Пояснительная записка Москва 1970 г.**
- ნაშრომი შესრულებულია წინმსწრებად, „საქქალაქმშენსახპროექტის“ დაკვეთით - 1970 წელს მოსკოვში, ქუთაისის მესამე თაობის გენგეგმის მნიშვნელოვანი ნაწილისათვის - „ტრანსპორტი“, გაანგარიშებები შესრულებულია 1980 წლისთვის, მოცემულია მოსაზრებები 1981-2000 წლებისთვის.
37. **„ქუთაისის შემოვლითი გზა“** - გარემოზე ზემოქმედების შეფასება. E-60 ავტომაგისტრალის ზესტაფონი-ქუთაისი-სამტრედიის მონაკვეთის ნაწილი - აპრილი 2011 წ.
- ნაშრომში განხილულია ქუთაისის შემოვლითი გზის პროექტირების მიმდინარეობის მიმოხილვა, გარემოზე ზემოქმედების შედეგები. მოტანილია სატრანსპორტო სქემები და ალტერნატიული ვარიანტები.
38. **ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტი** - [Ka.wikipedia.org](http://ka.wikipedia.org)
39. **თ. ჯეირანაშვილი** - „კავკასიის მაცნე“, ჟურნალის სპეციალური გამოცემა 2 - თბილისი 2003 წ.
- კრიტიკული ანალიზის საფუძველზე სტატიაში განხილულია ქალაქმშენებლობითი მეთოდოლოგიის ზოგიერთი საკითხი. გამოყენებულია ექსპერტული დასკვნები სხვადასხვა ნორმატიული აქტების მოქმედება - გამოყენებაზე. გაანალიზებულია არსებული ნორმატიულ - სამართლებრივი აქტები: კანონი, ბრძანება, წესი, ბრძანებულება და სხვ. გამოვლენილია ზოგი შეუსაბამობა და წინააღმდეგობები.
40. **თ. ჯეირანაშვილი** - „კამარა“ № 1(4) - სტუ - ს ჟურნალი - თბილისი 2005 წ. გვ. 86
41. **ქ. ქუთაისის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია** - სს „ხურო“ - 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. შექმნილია გრაფიკული მასალის ელექტრონული ვერსია.

42. საქართველოს კანონი „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“- თბილისი, 2005 წლის 2 ივნისი № 1596 -1;

43. ქუთაისი - 2040, განვითარების ხედვა - თბილისი 2021 წ. - თავფურცელი ქალაქ ქუთაისის გენერალური გეგმის კონცეფციის საბაზისო მონაცემების ვერსიისათვის.

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.

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

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

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.

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

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

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.

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

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

საქართველოს ქალაქების ურბანული განვითარება 1801-1918 წლებში - დავით ხოშტარიას საერთო რედაქციით - თბილისი 2019 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 დავიანებით შექმნილი ქალაქგეგმარებითი საკანონმდებლო დოკუმენტაცია.

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

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

ეს არის საბჭოთა პერიოდში მოქმედი ქალაქგეგმარებითი საქმიანობის მარეგულირებელი 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.

ვიქტორ ბოჩკარევი - „სტატისტიკური მონაცემები ქუთაისის სამხედრო გუბერნიისა“. - ეს არის მნიშვნელოვანი კრებული, შედგენილი გუბერნიის სტატისტიკური კომიტეტის მდივნის, რუსეთის იმპერიის გეოგრაფიული საზოგადოების ნამდვილი წევრის ვ. მ. ბოჩკარევის მიერ. გამოცემულია ქუთაისში - ზედგინიძის და ფერაძის ტიპოგრაფიაში - 1886/1887 წლებში. კრებულს თანდართული აქვს - „ქუთაისის მაზრის რუკა“, რომელიც მოტანილია წინამდებარე ნაშრომში.

საქართველოს პარლამენტის ეროვნული ბიბლიოთეკა, ციფრული ბიბლიოთეკა „ივერიელი“- გამოყენებული ფოტოები: სურ. 60; სურ. 63; სურ. 116; სურ. 117.

კლდიაშვილის სახელობის მუზეუმი, გამოყენებული ფოტოები: სურ. 35; სურ. 82.

