

ლევან ხუციშვილი *

როგორ უნდა გახდეს რუსთავი საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქი

აბსტრაქტი

სტატიაში განხილულია ქალაქის მდგრადი განვითარების პრინციპები და ამ პრინციპებზე დაფუძნებული, ურბანული განვითარების სამი კონცეფცია: მწვანე ქალაქი, ეკო-ქალაქი და საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქი. ამასთანავე მიმოხილულია რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმით გათვალისწინებული, ქალაქის განვითარების მიმართულებები, და შემოთავაზებულია რუსთავის საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქად გარდაქმნის ხედვა.

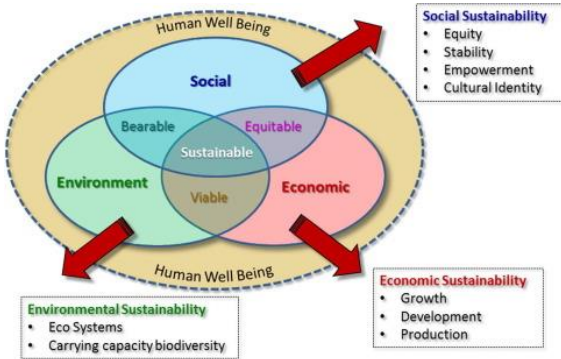
საკვანძო სიტყვები: მდგრადი, განვითარება, რუსთავი, ურბანული დაგეგმარება, საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქი

შესავალი

გარემოსა და განვითარების მსოფლიო კომისიის განმარტებით „მდგრადი განვითარება გულისხმობს ადამიანების ცხოვრების იმგვარ გაუმჯობესებას, რომ საცხოვრებელი გარემო თანხვედრაში მოდის ადამიანების საჭიროებებთან და ამასთანავე, ხელს არ უშლის მომავალ თაობებს, რომ შემდგომ, გარემო მათ საჭიროებებთანაც მოვიდეს თანხვედრაში“, შესაბამისად, ადამიანების და ყველა ცოცხალი ორგანიზმის არსებობა დამოკიდებულია ბუნებრივ რესურსებზე, როგორცაა ჰაერი, წყალი, ფლორა და ფაუნა, ამიტომ უგუნურებად ჩათვლება ამ რესურსების უსისტემო და გაუაზრე-

* ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის პოლიტოლოგიის ინსტიტუტის ასისტენტ მკვლევარი, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პოლიტიკის მეცნიერების მიმართულების დოქტორანტი.

ბელი ხარჯვა, რის გამოც ადამიანების უსაფრთხოება აწმყოსა და მომავალში, საფრთხის ქვეშ დგება.



სურათი 1. მდგრადობის განზომილებები

გამომდინარე იქედან, რომ მსოფლიოს ყველა წერტილში, დასახლებები, განსხვავებულ საწყის მდგომარეობაში იმყოფებიან, მათი მდგრადი განვითარებისთვის განსხვავებული ხედვები და სტრატეგიებია შესამუშავებელი და შესაბამისად, განსხვავებულ ქმედებებსაც საჭიროებს, თუმცა არის სამი მთავარი არეალი, რომელთა ინტრეგრირების გარეშე, მდგრადი განვითარება შეუძლებელი იქნება:

1. ეკონომიკური ზრდა და სამართლიანობა;
2. ბუნებრივი რესურსებისა და გარემოს გაფრთხილება;
3. სოციალური განვითარება.

დაჩქარებული და ხშირ შემთხვევაში, უკონტროლო ურბანიზმის პირობებში, ქალაქები, სწორედ ამ სფეროებში დგებიან განსაკუთრებული გამოწვევების წინაშე. ქალაქებში მოსახლეობის ზრდა, განსაკუთრებით მაშინ, როცა ქალაქს არ გააჩნია განვითარების გრძელვადიანი სტრატეგია და ხედვა, ასევე ინფრასტრუქტურა არ არის საკმარისად განვითარებული, იწვევს მიწის რესურსების უსისტემო და უკანონო გამოყენებას, წყლისა და ჰაერის დაბინძურებას,

ტრანსპორტირებისა და საცხოვრისის პრობლემებს, სიღარიბეს, უმუშევრობას, შესაბამისად, ხშირ შემთხვევაში, გაზრდილ კრიმინალს, ჯანმრთელობის პრობლემებს ქალაქის მოსახლეობაში, რიგ ქალაქებში ჯურღმულების გაჩენას. ქალაქი ცოცხალი ორგანიზმია და თუნდაც ერთი დეტალის ცვლილება, საგრძნობლად ცვლის მთლიან ქალაქს, და როგორც მსოფლიო გამოცდილება აჩვენებს, უმეტესწილად ცუდი მიმართულებით. შესაბამისად საჭირო ხდება ურბანული განვითარების ახალი კონცეფციების მოფიქრება, ან ძველი შეხედულებების გადააზრება და ახალ რეალობაზე მორგება.

ქალაქის მდგრადი განვითარება

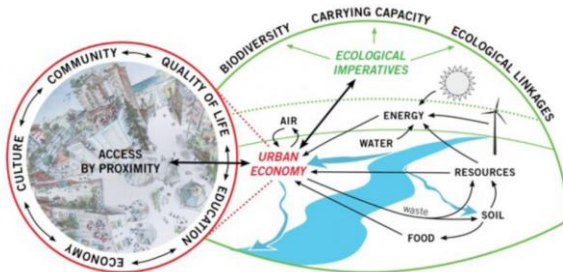
ქალაქის მდგრადი განვითარების ხედვაც, შეგვიძლია ღირებულებათა სისტემად განვიხილოთ, რომელიც საზღვრავს განვითარების ძირითად მიმართულებებს, ხოლო ქალაქ-გეგმარებისა და ურბან-დიზაინის ახალი თეორიები, უკვე ამ ღირებულებების დაწერვის პრაქტიკულ ფორმატებს ვეთავაზობენ. მაგალითისთვის შეგვიძლია განვიხილოთ მწვანე ქალაქის, ეკო-ქალაქის და საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქის კონცეფციები. თითოეული ეს კონცეფცია, მდგრადი განვითარების კონკრეტულ ასპექტზე ამახვილებს განსაკუთრებულ ყურადღებას.

მწვანე ქალაქი¹ (Green city) - განიმარტება, როგორც ქალაქი, რომელიც ცდილობს გარემოზე მავნე ზემოქმედების შემცირებას, ნარჩენების შემცირებით, გადამუშავების ზრდით, მავნე აირების გამოყოფის შემცირებით, საცხოვრებლების სიმჭიდროვის ზრდითა და ღია სივრცეების განვრცობით, ასევე მდგრადი ადგილობრივი ბიზნესების განვითარების წახალისებით. მწვანე ქალაქის კონცეფცია, თავის თავში მოიცავს ქალაქში არსებული მწვანე სივრცეების

¹ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016815002112>

ერთმანეთთან დაკავშირებისა და ერთიან სისტემად ჩამოყალიბების აუცილებლობის იდეასაც.²

ეკო-ქალაქი (Eco-city)³ არის იდეა, რომელიც აერთიანებს სხვადასხვა ეკოლოგიურ ინიციატივებს, რომელთა საერთო მიზანი მდგრადობის მიღწევაა. ეს მიდგომა გულისხმობს, მთელ რიგ ცვლილებებს გარემოსდაცვით, სოციალურ და ინსტიტუციურ პოლიტიკებში, რაც ურბანული სივრცეების მდგრადი განვითარების საშუალებას გააჩენს. ეკო ქალაქის მშენებელთა და ეკო-ქალაქის ჩარჩოებისა და სტანდარტების მრჩველთა გუნდის (IFES) განმარტებით კი ეკო-ქალაქი არის ადამიანების დასახლება, დაფუძნებული თვით-მდგრად, მედეგ სტრუქტურასა და ფუნქციონირებად ბუნებრივ ეკოსისტემაზე. ეკო-ქალაქი ქმნის ჯანმრთელ სივრცეს მაცხოვრებლებისათვის, და არ მოიხმარს იმაზე მეტ რესურს ვიდრე აწარმოებს, არ ქმნის იმაზე მეტ ნარჩენს, ვიდრე ასიმილირება შეუძლია, და არ არის ტოქსიკური საკუთარი თავისა და მეზობელი ეკოსისტემებისთვის. მისი მცხოვრებლების ეკოლოგიური გავლენა, ასახავს პლანეტის მხარდამჭერ ცხოვრების სტილს; ეკო-ქალაქის სოციალური წესრიგი ეფუძნება ფუნდამენტურ ღირებულებებს: სამართლიანობას, სამართალს და მიუკერძოებლობას.⁴



სურათი 2. ეკო-ქალაქის სისტემა

² <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4508064?publication=0>

³ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016815002112>

⁴ <https://ecocitybuilders.org/what-is-an-ecocity/>

საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქი (livable city)⁵ - აღიწერება, როგორც ურბანული სისტემა, რომელიც ორიენტირებულია თავისი მაცხოვრებლების ფიზიკურ, სოციალურ და მენტალურ სიჯანსაღეზე, ასევე მოქალაქეების პერსონალურ განვითარებაზე. საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქი არის სასიამოვნო და სასურველი ურბანული სივრცე, რომელიც გვთავაზობს და ქმნის კულტურულ და სოციალურ სიკეთებს. ძირითადი პრინციპები, რომელზეც საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქის კონცეფცია დგას, შემდეგია: სამართლიანობა, ღირსება, ხელმისაწვდომობა, სასიამოვნო განწყობა, მონაწილეობა და გაძლიერება. საცხოვრებლად ვარგისიანობა, გულისხმობს საცხოვრისის, სამეზობლოების და საქალაქო არელების უსაფრთხოებას, ეკონომიკურ შესაძლებლობებსა და დოვლათიანობას, ჯანმრთელ გარემოს, გადაადგილების გამართულ და მოსახერხებელ სისტემებს, რეკრეაციულ სივრცეებს და დასვენების/განტვირთვის მრავალფეროვან შესაძლებლობებს. საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქის კონცეფცია გულისხმობს, მოქალაქეებისთვის სასურველ ცხოვრების ხარისხს რაც თავის თავში მოიცავს, სოციალური აქტივობების მრავალფეროვნებას, მიმზიდველ საჯარო სივრცეებს, პირადი სივრცეების არსებობასა და საზოგადოების ერთიანობის განცდას.



სურათი 3. საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქის კომპონენტები

⁵ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016815002112>

თუკი ქართული ქალაქების განვითარების ტემპს და მიმართულებებს დავაკვირდებით, აუცილებლად დავრწმუნდებით, რომ მდგრადი განვითარების პრინციპების დანერგვა და მათზე დაფუძნებული გეგმები არის ერთადერთი გამოსავალი, ქალაქების მძიმე მდგომარეობიდან გამოსაყვანად.

რუსთავის განვითარების არსებული ხედვები⁶

2019 წელს, თბილისმა დაამტკიცა ქალაქის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, რომელიც ეფუძნება სამ კონცეფციას - კომპაქტური ქალაქის კონცეფცია, მწვანე ქალაქის კონცეფცია და კარგად შეკავშირებული ქალაქის კონცეფცია. სამივე ეს ხედვა, ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად ყურადღებას ამახვილებს თბილისის წინაშე მდგარ ისეთ მნიშვნელოვან გამოწვევებზე, როგორცაა მწვანე სივრცეების სიმცირე, მოუწესრიგებელი სატრანსპორტო სისტემა და მდგრად ეკონომიკურ განვითარებასთან დაკავშირებული სირთულეები, თუმცა მთლიანობაში ქმნის ღირებულებათა ჩარჩოს, რომელიც თბილისის მდგრად განვითარებას შეუწყობს ხელს.

რუსთავში, რომელიც მოსახლეობის რაოდენობის მიხედვით, მეოთხე ქალაქია საქართველოში⁷, ფუნქციონირებს 2013 წელს დამტკიცებული მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, რომელიც 2019 წელს, მცირედი, არაარსებითი ცვლილებებით, ძალაში დატოვა ქალაქის მერიამ.

დოკუმენტის მიხედვით, რუსთავი უნდა იყოს კომპაქტური ქალაქი, რაც გულისხმობს ქალაქის გამჭიდროვებას არსებულ საზღვრებში, ასევე მწვანე და წითელი ზონების განვითარებას, უფრო დეტალური ხედვა კი, შეგვიძლია ქალაქის მიწათსარგებლობის გეგმის დოკუმენტში ამოვიკითხოთ: „.... ქ.რუსთავის ჩრდილოეთით

⁶ რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა.2013

⁷ <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/41/mosakhleoba>

დაწყებულმა საქმიანმა აქტივობამ, სპორტულ-სანახაობითი ობიექტების განვითარებამ საკმაოდ ენერგიული ინტერესი და ლტოლვა გამოიწვია. ამ მიმართულებით რუსთავისთვის დამატებითი ტერიტორიების გამოყოფამ, შესაძლოა, მნიშვნელოვნად გააჯანსაღოს ქალაქის სტრუქტურული წყობა და მისი ჰარმონიული განვითარების შესაძლებლობები. დასაქმების სფეროს განვითარება ქალაქის მეორე ბოლოში, მისი პოლიფუნქციური ხასიათი ეხმიანება საქართველოს პროფესიული და სამთავრობო წარმომადგენლების დასკვნებსა და რეკომენდაციებს. ინდუსტრიული ზონის გარდა, სხვა მნიშვნელოვანი მიზიდვის არელების გაჩენა მოქალაქეებს გაცილებით ფართე და მრავალფეროვანი არჩევანის საშუალებას უქმნის, მნიშვნელოვნად დაიცავს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას პიკური გადატვირთვებისგან. წარმოდგენილი წინადადება მიზანშეწონილად მიიჩნევა იაღლუჯის მთის მიმდებარე ტერიტორიების ქალაქის საზღვრებში მოქცევას. იაღლუჯას მთა ყოველთვის იყო რუსთაველი მოსახლეობის მოკლევადიანი დასვენების პოპულარული კერა და მომავალშიც (განსაკუთრებით ცხოვრების კომფორტის დონის ამაღლების კვალობაზე) შესაძლოა უფრო მეტად გაამდიდროს ქალაქის დასვენებისა და გართობის პოტენციალი. ზემოთ აღნიშნული გარემოებებისა და ზოგადად ქვეყანაში შექმნილი ვითარების გათვალსწინებით, შესაძლებელი ხდება ქალაქის ფუნქციური აღნაგობის მნიშვნელოვანი გაჯანსაღება, რამაც მოვლენათა წარმატებით განვითარების შემთხვევაში დადებითად უნდა იმოქმედოს რუსთავის მოქალაქეთა ყოფაცხოვრების დონეზე, მათი შრომის პირობებზე, ასევე აგლომერაციის ფუნქციონირების წარმატებით განვითარებაზე. წარმოდგენილი წინადადება ითვალისწინებს იმ გარემოებას, რომ რუსთავი დასაბუთებული, გააზრებული ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციის საფუძველზე თანმიმდევრულად ვითარდებოდა და შედეგად ფუნქციურად გამართული წყობის ქალაქის სახე მიიღო. ცხადია ქალაქს გააჩნია არსებითი ნაკლოვანებები, რომ-

ლებიც ძირითადად გასულ საუკუნეში ჩვენს ქვეყანაში საწარმოო ობიექტებისა მის გარშემო აგებული ქალაქების დაგეგმარებისა და ზოგადად ადამიანისადმი არაჰუმანური დამოკიდებულების შედეგად წარმოიშვა. მომავალში რუსთავი შეინარჩუნებს თავის ტრადიციულ დანიშნულებას განსახლების სისტემაში. აქტიურად ჩაერთვება მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის აგლომერაციის ფორმირებისა და განვითარების პროცესში.

მნიშვნელოვნად გაიზრდება და გამდიდრდება ქალაქის ფუნქციური მრავალფეროვნება და იერსახე, რამაც სავარაუდოა რომ აამაღლოს მოქალაქეთა ცხოვრების კომფორტის დონე. შემოთავაზებული კონცეფციის მიხედვით ქალაქის საცხოვრებელი ნაწილის სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე საწარმოო ზონაში ჩასატარებელია მნიშვნელოვანი ცვლილებები. მაღალტექნოლოგიური, უდანაკარგო და ეკოლოგიურად უსაფრთხო თანამედროვე გამოცდილების გათვალისწინებით პოლიფუნქციური ინდუსტრიულ-ლოჯისტიკური ცენტრი, შესაძლოა მოხერხებულად განთავსდეს სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალებს შორის. აღნიშნულ არეალს ქალაქისაგან კვლავინდებურად გამიჯნავს წარმოების მავნე გავლენისაგან დამცავი მწვანე ზოლი. დამცავი ზოლის მოშენების პირობები და ხასიათი დაზუსტდება თანამედროვე საწარმოთა ტექნიკური პარამეტრების გათვალისწინებით. ქალაქის ძველ და ახალ ნაწილებს შორის არსებული ბუნებრივი ჭალის ფარგლებში ჩამოყალიბებული სარეკრეაციო სივრცე, განსაკუთრებით ძველი ქალაქის მიმდებარე ტყე-პარკი და ხელოვნური ტბის მიმდებარე ტერიტორია ძირითადად შეინარჩუნებენ თავის დანიშნულებას და ხასიათს. რაც შეეხება ჩრდილოეთით მდებარე ჭალის ნაწილს, საჭირო იქნება მისი სპეციალური დაგეგმარება; დასვენების, შემეცნებითი, სპორტული თუ გასართობი ობიექტების, ასევე ველური ლანდშაფტის ოპტიმალური თანაზომადობისა და მოსახლეობისთვის მისაწვდომობის უზრუნველსაყოფად. თვალსაწიერ მომავალში არ არის მოსა-

ლოდნელი მოსახლეობის სწრაფი და მასშტაბური ზრდა, თუმცა პროექტში გამოყოფილია ამ მიზნით გათვალისწინებული სარეზერვო ტერიტორიები. საცხოვრებელი და მომსახურების ობიექტების სამომავლო განვითარება, პირველ რიგში მიზანშეწონილი იქნება არსებული სელიტებური ტერიტორიების ინტენსიური ათვისება, ცხოვრების ხარისხის ამაღლებისა და იერსახის გაუმჯობესების პირობით. აქამდე დამუშავებული ქალაქგეგმარებითი პროექტების განხილვისას მუდამ იდგა საკითხი რუსთავის ძველ და ახალ ნაწილებს შორის „კომპოზიციური კავშირების“ გააზრებისა და დაგეგმარების შესახებ. აღნიშნული პრობლემა დღითი-დღე უფრო მეტ აქტუალობას იძენს. არსებობს საფრთხე იმისა, რომ თუ დროულად არ დამუშავდება განსაკუთრებულად მაღალი მხატვრული და პროფესიული ღირებულების კონცეპტუალური პროექტი, არ იქნება მის შესაბამისად განსაზღვრული და დაცული ქალაქის ორ რაიონს შორის მდებარე სივრცის მოსაშენებლად ქალაქმშენებლობითი პირობები, შესაძლოა აღნიშნული ტერიტორიები მომეტებული კომერციული აქტივობისა და თვითნებობის პოლიგონად იქცეს. ქალაქის ჩრდილო-დასავლეთით მიერთებული ტერიტორიების მომავალში ათვისებისა და თბილისი- ბაქოს არსებული გზატკეცილის მნიშვნელობის შეცვლის შედეგად, ქალაქს უჩნდება ამ ნაწილის აქტიური განვითარების უნიკალური პირობები. დღეისათვის უკვე გაჩნდა თვალსაჩინო მაგალითები იმისა, თუ რა მიმართულებითაა შესაძლებელი ამ სივრცის შემდგომი ათვისება ახალი მოთხოვნებისა და ამოცანების პირობებში. შერეული განაშენიანება, სავაჭრო-საგამოფენო ობიექტები, უვნებელი საწარმოები, ლოჯისტიკური ბაზები არასრული სიაა იმ ობიექტებისა, რომლებიც შესაძლოა განთავსდეს აქ და მოხერხებულად ჩაეწეროს ქალაქის სტრუქტურაში. მეტად სასარგებლო იქნება იაღლუჯის მთისა და მისი აღმოსავლეთი კალთის შემოერთება ქალაქის საზღვრებში; მითუმეტეს, რომ იაღლუჯის მთა ყოველთვის წარმოადგენდა რუსთავ-

ელების ხანმოკლე დასვენების პოპულარულ კერას და მომავალში უფრო წარმატებით შეუძლია შეასრულოს მნიშვნელოვანი როლი ქალაქის სარეკრეაციო სისტემის სრულყოფის საქმეში“.⁸

მოკლედ რომ ითქვას, არსებული გენ-გემით რუსთავი მოი-აზრება როგორც ლოჯისტიკური ცენტრი და საკვანძო ქალაქი ევ-როპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის (TRACECA) და შესაბამისად, იმისთვის რომ საერთაშორისო გადაზიდვებში რუსთავმა ღირსეული ადგილი დაიჭიროს, უნდა მოხდეს საგზაო და ლოჯისტიკური ინფრასტრუქტურის განვითარება, გენ-გემის მიხედვით, რუსთავის გეოგრაფიული მდებარეობა, სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალებთან სიახლოვე, ინვესტიციების მო-ზიდვის წინაპირობად განიხილება.

რუსთავის ინფრასტრუქტურული და დაგეგმარებითი რეალობა

ბუნებრივი პირობებითა და თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო მა-გისტრალის არსებობის გამო ქალაქიდაყოფილია 3 ნაწილად: მარ-ცხენა სანაპირო, მარჯვენა სანაპირო და რკინიგზის სადგურის გა-დაღმა რაიონებად. ძირითადი საწარმოო სიმძლავრეები განლაგე-ბულია მარცხენა ნაპირზე. საცხოვრებელ რაიონებთან მიმართებაში ინდუსტრიული ზონა განლაგებულია ქარების გავრცელების მხა-რეს. მავნე საწარმოებსა და საცხოვრებელ კვარტლებს შორის დატო-ვებულია 300 მ სიგანის მწვანე სანიტარული ზონა. უკანასკნელ წლებში უკონტროლობის გამო მწვანე ზოლში გაჩნდა სხვადასხვა დანიშნულების შენობა-ნაგებობები. სამეწარმეო სტაგნაციის პირო-ბებში ქარხნების მავნე გველენა უმნიშვნელოა. მომავალში პროცე-სების გააქტიურების ფონზე ეკოლოგიური მდგომარეობის უზრუნ-ველყოფა ახლებურად იქნება გასააზრებელი ახალი რეალობისა და

⁸ https://rustavi.gov.ge/file_manager/1/000debf11e52f734b1f933249b44f603.pdf

პირობების გათვალისწინებით. ქალაქის საცხოვრებელი ნაწილი 3 რაიონადაა დაყოფილი: მარცხენა სანაპირო, მარჯვენა სანაპირო და რკინიგზის სადგურის მიღმა რაიონებად (მშენებელთა დასახლება). მარცხენა ნაპირის დასახლება მოშენებულია ძირითადად 1-2-3 სართულიანი სახლებით. მარცხენა ნაპირზე - მომსახურების ობიექტების ნაწილი; რკინიგზის სადგური, ადმინისტრაციული სახლი, სტადიონი, პარკი, კულტურის სახლი და საავადმყოფოებია განთავსებული. ქალაქის ორივე უბანი დაკავშირებულია ერთმანეთთან ორი ხიდით, ხოლო ვაგზლის მიღმა რაიონი სატრანსპორტო გზა-გამტარებით. ქალაქის ახალ ნაწილში აგებულია რიგი საზოგადოებრივი დანიშნულების შენობები. აღსანიშნავია, რომ მარცხენა ნაპირზე განთავსებული ინფრასტრუქტურული ობიექტებისგან განსხვავებით ქალაქის ახალ განაშენიანებაში საზოგადოებრივი სექტორი ქოტურად და არათანმიმდევრულად ვითარდება. ფუნქციონალური ზონირების ერთ-ერთ არსებით ნაკლს წარმოადგენს საწარმოო ობიექტების თავმოყრა ქალაქის ერთ რაიონში. არსებული საწარმოო ზონის ფართობი შეადგენს 1.7 ათას ჰექტარზე მეტს და გაწელილია საცხოვრებელი ტერიტორიების გასწვრივ 7 კილომეტრის მანძილზე.⁹

რაც შეეხება რუსთავის გენერალური გეგმების ისტორიას, ის 1945 წლიდან იწყება, როცა დამტკიცდა ქ.რუსთავის მარცხენა ნაპირის გენერალური გეგმა. რომლის მიხედვითაც ქალაქი დაპროექტებული იყო როგორც ქალაქი-ბაღი, მწვანეში ჩაფლული 1-2 სართულიანი განაშენიანებით. ამ პროექტით დაიწყო ქალაქის მარცხენა ნაპირის განაშენიანება. გამომდინარე იქედან, რომ გაჩნდა მტკვრის მარჯვენა ნაპირის განაშენიანების აუცილებლობაც, 1962 წელს შემუშავდა ახალი გენ-გეგმა, რომელმაც განსაზღვრა ე.წ. „ახალი რუს-

⁹ რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა.2013

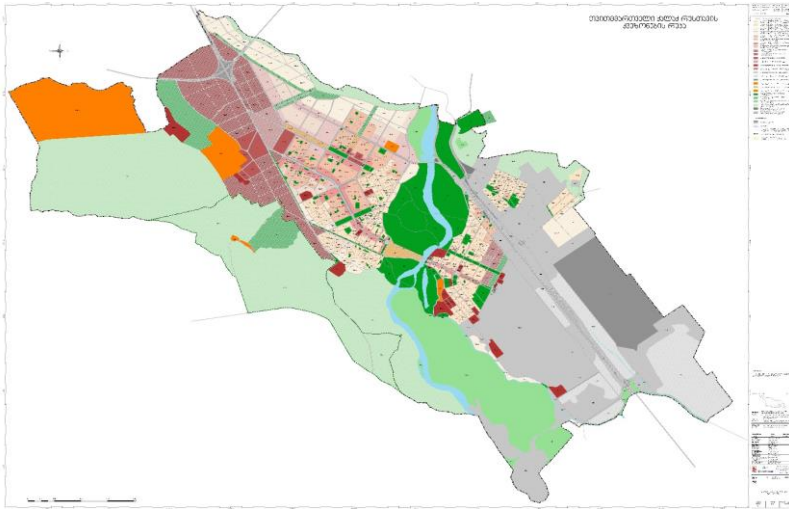
თავის“ დაგეგმარების პრინციპები, ამავე დროს გამოიყო სამი მნიშვნელოვანი პუნქტი, რასაც უნდა მიეცეოდა ყურადღება

- მეტი ყურადღება დათმობოდა ქალაქის ძველი და ახალი ნაწილების კომპოზიციურ კავშირს;
- ქალაქის ახალ ნაწილში გათვალისწინებული ყოფილიყო ტერიტორიები მსუბუქი და ადგილობრივი მრეწველობის საწარმოთა განსათავსებლად;
- გაუმჯობესებულიყო ქალაქის სანაპიროთა არქიტექტურულ-გეგმარებითი გადაწყვეტები;

1972 წელს კვლავ შევიდა ცვლილებები გენ-გეგმაში და 2000 წლისთვის სავარაუდო მოსახლეობის რაოდენობა განისაზღვრა 150.000 ადამიანით, შესაბამისად გამოიყო 182.5 ჰა სარეზერვო ტერიტორია ქალაქის მომავალი განვითარებისთვის.

რუსთავი - კარგად შეკავშირებული ქალაქი

თუმცა ერთი მნიშვნელოვანი იდეა, რომელიც ვერ შესრულდა დღევანდელ დღემდე, არის ძველი და ახალი რუსთავის დაკავშირება, რის გამოც ქალაქი ფრაგმენტირებულია და სამ ნაწილადაა გაყოფილი, მდინარე, ნაცვლად იმისა რომ აკავშირებდეს ქალაქს, დღესდღეობით მთავარი გამყოფია ქალაქის ნაწილებისა, და სამწუხაროდ, რუსთავის გენერალურ გეგმაში, არ იკითხება სისტემატიზირებული ხედვა, თუ როგორ შეიძლება ფრაგმენტირებული ქალაქის გაერთიანება. მიუხედავად იმისა, რომ რუსთავის ქვეზონების რუკაზე (სურათი 4) გაჩნდა საფეხმავლო და ველო კავშირები, მტკვრის ჭალის გავლით, მაინც შეიძლება ითქვას, რომ რუსთავის ნაწილების დაკავშირების ერთიანი ხედვა არ არსებობს, და გენ-გეგმაც უფრო მეტად ქალაქის ეკონომიკური ფუნქციების გამოძებნაზეა ორიენტირებული, ვიდრე რუსთავის ურბანული გარემოს გაჯანსაღებაზე.



სურათი 4.¹⁰

ასეთი მსჯელობის უფლებას იძლევა, შემდეგი ჩანაწერი გენგეგმაში: „...ქალაქის ძველ და ახალ ნაწილებს შორის არსებული ბუნებრივი ჭალის ფარგლებში ჩამოყალიბებული სარეკრეაციო სივრცე, განსაკუთრებით ძველი ქალაქის მიმდებარე ტყე-პარკი და ხელოვნური ტბის მიმდებარე ტერიტორია ძირითადად შეინარჩუნებენ თავის დანიშნულებას და ხასიათს.“

დღევანდელი რეალობიდან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ რუსთავის ძველ და ახალ ნაწილებს შორის არსებული ჭალა, სრულიად უფუნქციო. მოუწესრიგებელი ინფრასტრუქტურა, დაჭაობებული ადგილები, რიგ ადგილებში სამშენებლო ნარჩენების მაღალი კონცენტრაცია, მისასვლელების სიმცირე და მოუწესრიგებლობა, ჭალას არამიმზიდეველ ადგილად აქცევს. არადა, მისი ფართობის, გეოგრაფიული განფენილობის, ლანდშაფტის მრავალფეროვნების გათვალისწინებით, სრულიად შესაძლებელია რომ

¹⁰ ქალაქ რუსთავის ქვეზონების გეგმა

მტკვრის ჭალა იქცეს დაყოფილი ქალაქის მთავარ შემაკავშირებელ სივრცედ.



სურათი 5 -ზე წითელი ხაზით მონიშნულია, გზის ქვეშა კავშირი, რომელიც ჭალის მარჯვენა და მარცხენა მხარეებს აკავშირებს, რეაბილიტაციის შემთხვევაში ჭალის მთლიანი ტერიტორიის ეფექტიანად დაკავშირება იქნება შესაძლებელი, ხოლო საფეხმავლო და საველოსიპედო ხიდეების საშუალებით, მტკვარზე არსებული კუნ-

ძულის გავლით შესაძლებელი იქნება ჭალის ტერიტორიისა და რუსთავის კულტურისა და დასვენების პარკის დაკავშირება.

აღსანიშნავია ისიც რომ, ჭალის ტერიტორია მთლიან სიგანეზე გასდევს ქალაქს და ახალი რუსთავის ნაპირიდან, ერთის მხრივ თბილისის ქუჩისა და იაკობ ცურტაველის ქუჩებიდან, ხოლო მეორე მხრივ კახაბერ თავგორაშვილისა და სანაპიროს ქუჩებიდან (ოთხივე ქუჩა მიყვება ჭალას) შესაძლებელია ჭალაში ჩასასვლელი მრავალი კავშირის და საფეხმავლო და ველო ბილიკების შექმნა, რაც ახალი რუსთავის მოსახლეობას პირდაპირ დააკავშირებს მწვანე, რეკრეაციულ სივრცესთან და შესაბამისად ძველ რუსთავთან.

ძველი რუსთავის მხრიდან, კი ანალოგიური კავშირების შექმნა შესაძლებელია ნიკოლოზ ბარათაშვილის ქუჩიდან და რუსთავის პარკის ტერიტორიიდან. ასევე სადგურის მიღმა დასახლებიდან (ე.წ. ინტერნატების დასახლება)

შესაბამისად, ჭალის ტერიტორიის გასუფთავებისა და მოწესრიგების და მცირედი ინფრასტრუქტურული ინტერვენციის პირობებში (განათება, ველო და საფეხმავლო ბილიკები და ხიდეები მტკვარზე, სკამები), რუსთავს ექნება მწვანე სივრცე, რომელიც გარდა დასვენების და რეკრეაციული ფუნქციებისა, ქალაქის მთავარი დამაკავშირებელიც იქნება.

მეორე მნიშვნელოვანი კომპონენტი, რომელიც მწვანე სივრცეების განვითარებას უკავშირდება, არის ურთიერთდაკავშირებული რეკრეაციული სივრცეები. როგორც მეოთხე სურათზე ჩანს, ქალაქში არის ბევრი საუბნო და საქალაქო მნიშვნელობის პარკები და სკვერები, რომელთა დიდი ნაწილი მძიმე მდგომარეობაშია, თუმცა ქალაქი ეტაპობრივად ახდენს საქალაქო მნიშვნელობის სკვერების რეაბილიტაციას: რუსთავის კულტურისა და დასვენების პარკი, კოსტავას გამზირის მწვანე ზოლი, თეატრთან არსებული პარკი, 2020 წელს დაიწყო ახალგაზრდობს პარკის რეაბილიტაცია, ასევე თეატრის სკვერის რეაბილიტაცია და უნდა ითქვას, რომ ამ

მიმართულებით ქალაქის მერია აქტიურად მუშაობს. შედეგად კი ვლდებულობთ რეაბილიტირებულ, მაგრამ ფრაგმენტულ საჯარო სივრცეებს, რომელთა შორის უსაფრთხო კავშირები, ხშირ შემთხვევაში არ არსებობს, და შესაბამისად ძნელია ეწოდოს ღია და თავისუფალი სივრცეები. მაგალითისთვის რუსთავის კულტურისა და დასვენების პარკიც გამოდგება, გამომდინარე იქედან რომ პარკი ერთი მხრიდან მდინარე მტკვრითაა შემოსაზღვრული, მეორეს მხრივ კი მთავარ შესასვლელს რუსთავი-გარდაბანი-ვახტანგისის დამაკავშირებელი მთავარი მაგისტრალი ეკვრის, კერძო ავტომობილის გარეშე ფაქტობრივად შეუძლებელია პარკამდე მისვლა.

ანალოგიურ მდგომარეობაშია სხვა მნიშვნელოვანი პარკები და სკვერები, შესაბამისად აუცილებელია რომ შემუშავდეს მწვანე სივრცეების რეაბილიტაციის და ერთმანეთთან უსაფრთხოდ დაკავშირების ხედვა და სტრატეგია, ამ სისტემაში უნდა მოექცეს რუსთავის ჭალის ტერიტორია, რუსთავის კულტურის და დასვენების პარკი, 9 აპრილის პარკი, ახალგაზრდობის პარკი, ალიევის ბაღი, მეტალურგიის ტყე, მწვანე ზოლი, რომელიც ბათუმის ქუჩიდან იწყება და ბარათაშვილის ქუჩამდე ადის, კოსტავას გამზირი, შარტავას გამზირზე არსებული ველო ბილიკები, თბილისის ქუჩაზე არსებული მწვანე ზოლი, რუსთავის მერიის მოედანი და თეატრის ორივე სკვერი, ასევე სხვა მცირე ზომის პარკები და სკვერები. მსგავსი სისტემის შექმნა, რუსთავს აქცევს საცხოვრებლად ვარგის, კარგად შეკავშირებულ, მწვანე ქალაქად.

ამავე დროს, რუსთავის დაგეგმარების თავისებურების გათვალისწინებით, თამამად შეიძლება ითქვას, რომ მწვანე სივრცეებით დაკავშირებული იქნება ქალაქის ფაქტობრივად ყველა სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი ობიექტი, და შესაბამისად, მოსახლეობას გაუადვილდება ნებისმიერი მომსახურების მიღება. მწვანე სივრცეებით დაკავშირებულ ქალაქში, გაიზრდება გადაადგილების ალტერნატიული საშუალებების როლი, შემცირდება კერძო ავტომო-

ბილემის გამოყენების მაჩვენებელი, რაც თავის მხრივ შეამცირებს ხმაურს და სტრესს, გააუმჯობესებს მძიმე ეკოლოგიურ მდგომარეობას, განსაკუთრებით, კი შემცირდება მხუთავი აირების გამოყოფის მაჩვენებელი.

დასკვნა

რუსთავს, შეუძლია გახდეს პირველი მწვანე და საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქი საქართველოში, პოლიტიკური ნების, სწორი ხედვისა და დაგეგმარების პირობებში. ამავე დროს, მნიშვნელოვანია რომ არ მოხდეს საჯარო სივრცეების გაერთფეროვნება, რისი ნიშნებიც არის ქალაქში, გამომდინარე იქედან, რომ ყველა რეაბილიტირებული პარკი და სკვერი, იდენტური დიზაინითა და სტანდარტული გამოყენებებითა დაპროექტებული. არადა, საჯარო სივრცეებს, აქვთ პოტენციალი, იყვნენ ყველაზე დემოკრატიული სივრცეები ქალაქში. ამიტომ, მნიშვნელოვანია, რომ ცენტრალური პარკის დაგეგმარების პროცესში, გათვალისწინებული იყოს საცხოვრებლად ვარგისი ქალაქის ყველა ღირებულება და ამავე დროს, მოსახლეობის აქტიური ჩართულობა იყოს უზრუნველყოფილი. სხვა შემთხვევაში, მივიღებთ დაბეტონებულ, უინტერესო და შეზღუდული ფუნქციებით დატვირთულ სივრცეს.

აქვე, კიდევ ერთხელ, პოსტულატების სახით, ჩამოვაცალიბებთ ხედვას, რომელიც რუსთავს საცხოვრებლად ვარგის ქალაქად გარდაქმნის.

- რუსთავი მწვანე სივრცეები უნდა იყოს ერთმანეთთან დაკავშირებული უსაფრთხო საფეხმავლო და ველო გადასასვლელიებით;
- მტკვრის ჭალა უნდა გადაიქცეს ცენტრალურ პარკად და მთავარ დამაკავშირებელ საფეხმავლო და ველო კვანძად ძველი და ახალი რუსთავისთვის;

- ცენტრალური პარკიდან უნდა იყოს ოთხი საფეხმავლო/ველო ხიდი რომელიც მტკვრის მარჯვენა და მარცხენა სანაპიროებს დააკავშირებს;
- რეაბილიტაცია უნდა მოხდეს ძველი და ახალი რუსთავის დამაკავშირებელი ცენტრალური გზის ქვეშ არსებული კავშირის, რომელიც ცენტრალური პარკის მარჯვენა და მარცხენა ნაწილებს დააკავშირებს;
- ცენტრალური პარკი რუსთავის კულტურისა და დასვენების პარკს უნდა დაუკავშირდეს ორ ადგილას: კუნძულის გავლით და ცენტრალური ხიდის გვერდზე ახალი საფეხმავლო ხიდის საშუალებით;
- ე.წ. ინტერნატების დასახლება უნდა დაუკავშირდეს ცენტრალურ პარკს საფეხმავლო და ველო ბილიკებით;
- რუსთავი გახდება მწვანე სივრცეებით დაკავშირებული ქალაქი;
- ველოსიპედი და ელექტრო სკუტერები გახდება გადაადგილების მნიშვნელოვანი საშუალება;
- რუსთავი გახდება ფეხით მოსიარულეებზე მორგებული ქალაქი.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა. 2013
2. თბილისის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა. 2019
3. ქალაქი. კრიტიკული შესავალი. ურბან რეაქტორი. 2014
4. მწვანე ანთოლოგია. კავკასიური სახლი. 2016
5. სტატისტიკის ეროვნული სააგენტო
<https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/41/mosakhleoba>
6. Eco and Green cities as new approaches for planning and developing cities in Egypt. Hosam K.El Ghorab. Heidi A. Shalaby. Alexandria Engineering Journal. Volume 55, Issue 1, March 2016, Pages 495-503
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016815002112>
7. Spatial Urban Metabolism for Livable City - Shahrudin Idrus, Abdul Samad Hadi, Abdul Hadi Harman Shah, Ahmad Fariz Mohamed. Institute for Environment and Development. 2008
<https://www.thesustainabilitysociety.org.nz/conference/2008/papers/Idrus-Hadi-Shah-Mohamed.pdf>
8. Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models, and Concepts. Yosef Rafeq Jabareen. 2006

Levan Khutsishvili

How to make Rustavi Livable City

Abstract

Article discusses principles of sustainable urban development and focuses on three main concepts of urban development, based on sustainable development notions: Green City, Eco City and Livable City. At the same time, article examines concepts of development of Rustavi suggested by the Rustavi Land use Master plan and offers the vision for transforming Rustavi into Livable City.

Key words: sustainable, development, Rustavi, urban planning, livable city