



მტკვრის მარჯვენა სანაპიროს ურბანული გამოწვევები კვლევის ძირითადი მიგნებები

კვლევა კომპლექსურად აანალიზებს მტკვრის მარჯვენა სანაპიროს განაშენიანების ტენდენციებს, კრიტიკულად აფასებს მათ ზეგავლენას ურბანული მემკვიდრეობის, მინათსარგებლობისა და სატრანსპორტო პოლიტიკის დარგობრივი პერსპექტივებიდან.

ძირითადი საკვლევი არეალი, მტკვრის მარჯვენა სანაპიროს იმ მონაკვეთს მოიცავს, რომელიც თამარ მეფის ხიდიდან რესპუბლიკის მოედნისა და ყოფილი საქანელას ქუჩის მიდამოებშია მოქცეული. არეალი თბილისის ისტორიული ნაწილის დამცავ ზონებში ჰყვება და ის ტოპოგრაფიულად, განაშენიანების ხასიათისა და სატრანსპორტო უზრუნველყოფის მხრივ არაერთგვაროვანია.

კვლევის ფარგლებში დეტალურად იქნა შესწავლილი 16 პრობლემური პროექტი. პროექტების ნაწილი ნაწილობრივ ან სრულად არის შეთანხმებული, ნაწილი კი არა, თუმცა მათი რეალიზების საფრთხე მაღალია. პროექტებს შორის არის: მრავალფუნქციური კომპლექსი საცურაო აუზ „ლაგუნა ვერეს“ მიმდებარედ, მრავალფუნქციური კომპლექსი საქანელას ქუჩის არეალში,

მრავალფუნქციური კომპლექსი ყოფილი რესტორან არაგვის არეალში და ქიაჩელის ქუჩასა და მის ძირში, სანაპიროს გასწვრივ მოაზრებული პროექტები.

კულტურული მემკვიდრეობა | ძირითადი მიგნებები

- კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ საქართველოს კანონის მიხედვით დამცავი ზონის დადგენის მიზნებია შეინარჩუნოს და არასასურველი ზემოქმედებისაგან დაიცვას მის საზღვრებში არსებული: კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტები, კულტურული ღირებულების მქონე ურბანული ქსოვილი და ცალკეული შენობა-ნაგებობები, ისტორიული განაშენიანება, ქუჩათა ქსელი, გეგმარებითი სტრუქტურა, ისტორიული ლანდშაფტი, ისტორიული, ესთეტიკური და ეკოლოგიური გარემო, ისტორიულად ჩამოყალიბებული ხედები და პანორამები, სივრცითი დომინანტები, არქიტექტურულ-სივრცობრივი ორგანიზაცია და ა.შ..

ჩამოთვლილი ფასეულობებიდან, რომელთა დაცვასაც არსებული კანონი ისახავს მიზნად, ჩვენს მიერ შესწავლილი პროექტების დიდი ნაწილი უმეტეს შემთხვევაში ერთ ან ორ მათგანს კია არ უქმნის საფრთხეს, არამედ ყველას.

- კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ კანონით: ა) არამიზანშენიანებად მიიჩნევა და მხოლოდ განსაკუთრებულ შემთხვევებში დაიშვება ისტორიულად ჩამოყალიბებული ქუჩათა ქსელის შეცვლა, გაფართოება, ნიშნულების ამაღლება, დანევა ან სხვა ცვლილება (მუხლი 37, პ. 8); ბ) ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონაში მხოლოდ განსაკუთრებულ შემთხვევაში და საექსპერტო დასკვნის საფუძველზე, სამინისტროს თანხმობით, გაიცემა ნებართვა ისეთი ტერიტორიის განაშენიანებაზე, რომელიც ისტორიულად არ ყოფილა განაშენიანებული (მუხლი 37, პ. 6);



- **განხილული პროექტების დიდი ნაწილი ეწინააღმდეგება კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ კანონით გათვალისწინებულ ამ მოთხოვნებს. მაგალითად, საქანელას ქუჩის არეალში დაგეგმილი პროექტი სრულიად შლის აღნიშნული ქუჩის კვალს, სისტემური ხასიათი აქვს ქიაჩელის ქუჩასა და ჯავახიშვილის ქუჩებს შორის მოქცეული ისტორიულად გაუნაშენიანებელი, მწვანე არეალის ათვისებასაც.**
- ფაქტობრივად, კანონი დამცავ ზონებში არ უშვებს მიწის ნაკვეთების გაერთიანებას, ვინაიდან ახალ მშენებლობას გამონაკლის შემთხვევაში, როგორც „შემავსებელ“ ქმედებას ისე განსაზღვრავს. **მიწის ნაკვეთების გაერთიანება** გავრცელებული ის მავნე პრაქტიკაა, რომელსაც პროექტების უმრავლესობაში ვხვდებით. მიწის ნაკვეთების გაერთიანება-გამსხვილება საპროექტო ობიექტის შეუსაბამო კონფიგურაციით, პროპორციებით და გეგმარებითი სტრუქტურით განვითარების წინაპირობას ქმნის.
- კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ კანონით ძეგლის ინდივიდუალურ დამცავ ზონებში იკრძალება ყოველგვარი საქმიანობა, რომელიც დააზიანებს ან დაზიანების საფრთხეს შეუქმნის ძეგლს ან გააუარესებს მის აღქმას ან გამოყენებას (მუხლი 36).

განხილული პროექტების დიდი ნაწილი მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს მიმდებარე კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებზე. განსაკუთრებით საყურადღებოა გავლენა თბილისის ისეთ ორიენტირებზე, როგორებიც არის „ლურჯი მონასტერი“, ნმ. იოანე ღვთისმეტყველის სახელობის ეკლესია და ცირკის შენობა.

- **შესწავლილ პროექტებს შორის ხშირია ლანდშაფტში უხეში ჩარევისა და მწვანე სივრცითი პაუზების ამოვსების შემთხვევები. ამის ერთ-ერთი თვალსაჩინო მაგალითია სანაპიროზე, ყოფილი რესტორან „არაგვის“ არეალში მოაზრებული განაშენიანება.**

რელიეფისა და არქიტექტურის განსაკუთრებული კავშირი ეს ის შრეა, რომელიც დიდ წილად ქმნის ისტორიული ქალაქის ურბანულ და არქიტექტურულ კონსტანტურ მახასიათებლებს. ლანდშაფტში მნიშვნელოვანი ჩარევით, გამწვანებული სივრცეების ამოვსებით ან/და ახლებური დაგეგმარებით ზიანი ადგება და საფრთხის ქვეშ დგება ქალაქის ეს უნიკალური არქიტექტურულ-სივრცობრივი ორგანიზაცია.

- დაგეგმილი მშენებლობები მარჯვენა სანაპიროს პირველ ზოლში, 1500 მეტრიან მონაკვეთშია კონცენტრირებული და ქმნის ქალაქის მტკვრის მარჯვენა სანაპიროზე გაშენებული ნაწილის პირველ, ფრონტალურ ხაზს. თბილისის, მთის კალთაზე შეფენილი

ქალაქის პირობებში კი მდინარისპირა ფრონტი მნიშვნელოვნად განაპირობებს ქალაქის სივრცით - არქიტექტურულ კომპოზიციას, ქმნის რა სახასიათო ურბანულ სცენას.

თბილისის განაშენიანების ხასიათის, მისი გრადაციულობის იგნორირება, ქვედა ტერასაზე, განაშენიანების პირველ ზოლში მაღალსართულიანი ობიექტების აშენება, სრულად არღვევს თბილისის ისტორიულად ჩამოყალიბებულ ურბანულ სტრუქტურას. ირღვევა მდინარის ორ ნაწილზე გაშენებული ქალაქის მთლიანობა, რადიკალურად იცვლება ხედები სანაპიროდან.

- კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ კანონის მიხედვით ახალი მშენებლობის დაგეგმვისას ისტორიული განაშენიანების დაცვის ზონასა და განაშენიანების რეგულირების ზონაში განაშენიანების გეგმის/განაშენიანების დეტალური გეგმის შემუშავების საფუძველია ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა, რომლის პრინციპებიც გათვალისწინებული უნდა იქნეს სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის დოკუმენტაციის შედგენისას (მუხლი 42, პ. 2).

დღემდე ქალაქი არ ხელმძღვანელობს ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმით, რაც არსებითად ამცირებს დაგეგმვის პროცესში თბილისის ურბანული მემკვიდრეობის დაცვის შესაძლებლობას

- კანონის მიხედვით თუ კულტურული მემკვიდრეობის დამცავ ზონებში არ არსებობს კანონით დადგენილი წესით დამტკიცებული განაშენიანების გეგმა, თითოეული სამშენებლო ობიექტის საპროექტო დოკუმენტაცია უნდა შემუშავდეს წინასაპროექტო ისტორიულ-არქიტექტურული კვლევის საფუძველზე. საპროექტო ობიექტის მოცულობა, გეგმარებითი სტრუქტურა და არქიტექტურული სახე დგინდება ამ კვლევის საფუძველზე (მუხლი 43, პ. 1).



ისტორიულ-არქიტექტურული კვლევის მომზადება მშენებლობით დაინტერესებული პირის ვალდებულებაა. შესაბამისად, ხშირია შემთხვევები, როდესაც მკვლევართან წინასწარ ხდება მენაშენისთვის სასურველ დასკვნაზე შეთანხმება, ან კეთილსინდისიერი მკვლევრის მიერ მომზადებული დასკვნები და რეკომენდაციები იგნორირებულია.

მინათსარგებლობა | ძირითადი მიგნებები

➤ წლებია მუნიციპალიტეტი ვერ ქმნის ინტეგრირებული დაგეგმვის ქმედით სისტემას, რომლის ფარგლებშიც დაბალანსებულად იქნება გათვალისწინებული კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის, მდგრადი სატრანსპორტო უზრუნველყოფის, გარემოს დაცვის, ეკონომიკისა თუ სხვა დარგობრივი ინტერესები. ამასთან, მუნიციპალიტეტი უარს ამბობს სხვადასხვა ნიშნით პრობლემური მსხვილი საქალაქო არეალების გააზრებულ დაგეგმვაზე, მათ შორის თბილისის ისტორიულ ნაწილში, და ურბანული განვითარების წერტილოვან და სტიქიურ პროცესს ჯერდება. **დაგეგმვისა და ტერიტორიების ანალიზის დაუხვეწავი სისტემის პირობებში სამშენებლო ტენდენციების კუმულატიური ზეგავლენის შეფასება შეუძლებელი ხდება.**

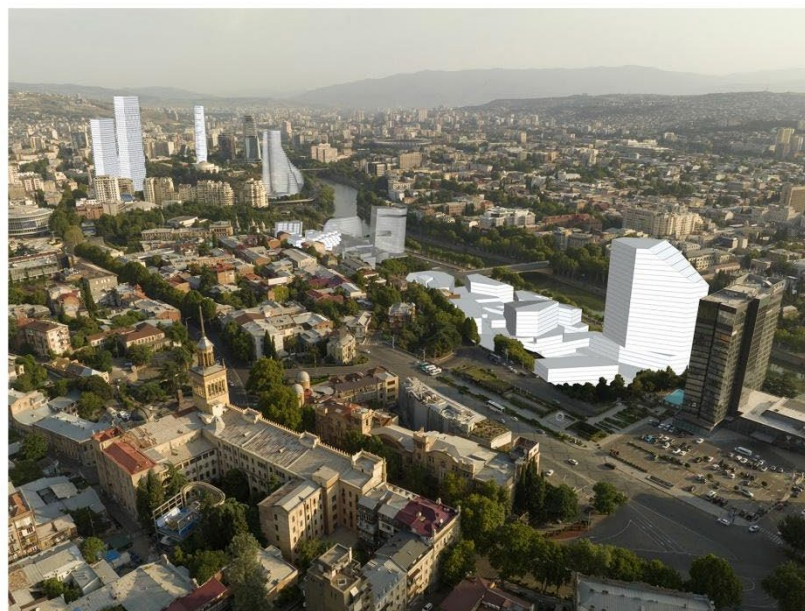
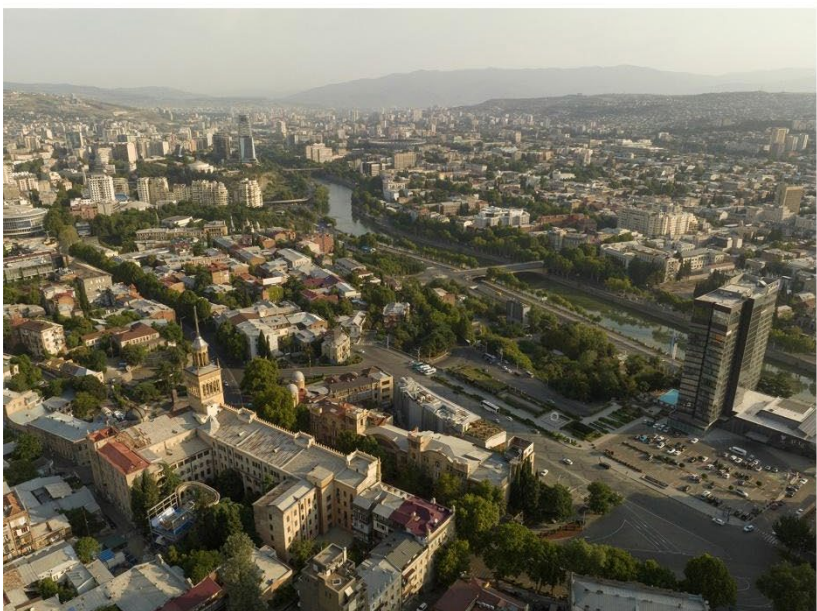
➤ გენერალური გეგმა ხაზგასმით ამბობს, რომ თბილისის მწვანე სივრცეები ერთიან სისტემად უნდა იქნას განხილული და ხელი უნდა შეეწყოს მათ განვითარება-შეკავშირებას სამშენებლო ობიექტებით მათი გამიჯვნის სანაცვლოდ. გენერალური გეგმა მდინარე მტკვარსა და მის შენაკადებს შეკავშირებული სარეკრეაციო სისტემის მნიშვნელოვან ნაწილად განიხილავს, რომელმაც ქალაქის განიავებისა და გაგრილების დერეფნის ფუნქცია უნდა შეასრულოს. ამასთან კონცეფცია მდინარე მტკვრის და ქალაქის ნაშენი ნაწილის ურთიერთდამოკიდებულების დაცვა-განვითარებას ერთ-ერთ პრიორიტეტად სახავს იმ აქტივობებთან მიმართებით, რომელთაც თბილისის არქიტექტურულ და ურბანულ იერსახეში ცვლილება შეაქვს (მუხლი 4, პ. 2).

საკვლევ არეალში შეთანხმებული და მოაზრებული პროექტების დიდი ნაწილი წინააღმდეგობაშია დედაქალაქის მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ურბანული განვითარების ძირითად პრინციპებთან და მიმართულებებთან.

➤ დედაქალაქის ისტორიულ ნაწილში სამშენებლო გადაწყვეტილების მიღების საფუძველს დედაქალაქის გენერალური გეგმის ფუნქციური ზონირება ქმნის. ხშირად, ზონირების პარამეტრები არ ითვალისწინებს ისტორიულად ჩამოყალიბებული განაშენიანების, გარემოსდაცვითი და მდგრადი სატრანსპორტო სისტემის მახასიათებლებს და შეუსაბამო განვითარების შესაძლებლობას იძლევა. ამას თან ერთვის ტერიტორიების ინტენსიური

განვითარების მიზნით ფუნქციური ზონების სპორადული ცვლილება, რაც საერთო სურათს კიდევ უფრო მეტად ამძიმებს.

- საკვლევ არეალში სარეკრეაციო ზონების მაღალი ინტენსივობის სამშენებლო ზონებით ცვლილება სისტემურ და სტიქიურ ხასიათს ატარებს და ეს პრაქტიკა არსებითად არ შეცვლილა განახლებული გენერალური გეგმის დამტკიცების შემდეგ. შედეგად ხდება ერთ დროს ურთიერთდაკავშირებული მწვანე ინფრასტრუქტურის ფრაგმენტაცია, რაც არსებითად ეწინააღმდეგება დედაქალაქის გენერალური გეგმის „მწვანე ქალაქის“ პრინციპებს.
- **საკვლევ არეალში შეთანხმებული და მოაზრებული პროექტებით უსისტემოდ და რადიკალურად იზრდება განაშენიანების სიმჭიდროვე რაც საფრთხის შემცველია ურბანული მემკვიდრეობის დაცვისა და სატრანსპორტო უზრუნველყოფის კუთხით. ასევე, ზოგადად გრძელვადიანი დაგეგმვის თვალსაზრისით.**
- გარკვეულ შემთხვევებში პრობლემურია განაშენიანების პარამეტრების დაანგარიშების მეთოდი. ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების წესების დამტკიცების შესახებ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს #14-39 დადგენილებით კ-1-ის, კ-2-ისა და კ-3-ის მანქანებლები მრგვალდება მეთაურობაში სიზუსტით (მუხლი 11, პ. 5; მუხლი 12, პ. 4; მუხლი 13, პ. 4 და 5.). დაანგარიშების ეს პრაქტიკა საკმაოდ დიდი ლავირების შესაძლებლობას იძლევა, განსაკუთრებით დიდი ზომის მიწის ნაკვეთების შემთხვევაში.



სხვადასხვა პარამეტრის ლავირების მაგალითებს ვაწყდებით საკვლევ არეალში. მათ შორის არის „ლაგუნა ვერესა“ და „საქანელას“ არეალებში მსხვილმასშტაბიანი პროექტები. თუ გავითვალისწინებთ, რომ ეს მაგალითები პარამეტრების მომატების მიზნით ფუნქციური ზონის ცვლილებასაც ითვალისწინებს, პარამეტრების ამგვარი კალკულაციით კიდევ უფრო უსამართლო და პრობლემურ სურათს ვიღებთ.

- შესწავლილი ობიექტების შემთხვევაში საქმის წარმოების პროცესში წარმოსადგენ დოკუმენტაციასთან მიმართებით არათანმიმდევრული მიდგომები და გადანყვეტილების მიღების პროცესში საკითხის არაჯეროვანი შესწავლის მაგალითებიც იკვეთება.

ტრანსპორტი | ძირითადი მიგნებები

- მიუხედავად იმისა, რომ თბილისის მერია მანქანაზე დამოკიდებულების შემცირების მიზნით რამდენიმე წელია ატარებს სატრანსპორტო რეფორმას, ქალაქის მიწათსარგებლობის და განაშენიანების პოლიტიკა დასახულ მიზანს ვერ/არ პასუხობს და რეფორმის წარუმატებლობის მნიშვნელოვან რისკებს წარმოშობს.
- ტრანსპორტის და მიწათსარგებლობის ინტეგრირებული განხილვის ერთადერთი არსებული ინსტრუმენტი - ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასება (ტგშ) გაუმართავია და ვერ პასუხობს გამონწვევებს.

ტგშ მხოლოდ ცალკეულ შემთხვევებშია სავალდებულო. ტრანსპორტზე ზეგავლენის შეფასება არ კეთდება ერთიანი უბნებისა და რაიონებისთვის. ამასთან, ცალკეული ნაკვეთების შემთხვევაშიც ზონის ცვლილების, მიწის ნაკვეთის სამშენებლოდ გამოყენების პირობების დადგენისა და 6000 კვ.მ-ზე ნაკლები მოცულობის შენობის მშენებლობის ნებართვის პროცედურები ტგშ-ს არ საჭიროებს. შედეგად ქალაქი უბნის გამჭიდროების ერთიან კუმულატიურ შედეგს არ აფასებს.

თბილისს არ აქვს შემუშავებული და დამტკიცებული ტგშ-ს მომზადების სრულფასოვანი მეთოდოლოგია და არ არსებობს ან ნაკლებია ის მონაცემები, რომელსაც ტგშ უნდა ეყრდნობოდეს სრულფასოვანი პროგნოზის გაკეთებისას. ქალაქს არ აქვს გამართული სტრატეგიული სატრანსპორტო მოდელი, რაც აღნიშნული პროგნოზირებისას გამოიყენება.

გაუმჭვირვალეა გადანყვეტილების მიღების საფუძვლები და ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს დასკვნები ზოგადი და შაბლონური ტექსტით შემოიფარგლება. ოფიციალურად არ არის განსაზღვრული განაშენიანების ზეგავლენის

დასაშვები და მიუღებელი შედეგები და გადანყვეტილების მიღების კრიტერიუმები. შედეგად პროცედურები და გადანყვეტილების მიღების საფუძვლები გაუმჭვირვალე და ბუნდოვანია. ხშირია პოზიციის ცვლილება კონკრეტული საქმის წარმოების ფარგლებში, გადანყვეტილების დასაბუთება კი ზოგადი და შაბლონური ტექსტით შემოიფარგლება.

- საკვლევი არეალი გაუმართავი მეთოდოლოგიური და პროცედურული ჩარჩოს არაეფექტურობის თვალსაჩინო მაგალითია. ფაქტობრივი მდგომარეობით, საკვლევი არეალის მიმდებარედ, სატრანსპორტო სისტემა გადატვირთულია, არც არსებული და არც დაგეგმილი სატრანსპორტო სისტემა პასუხობს მოსალოდნელი განაშენიანების მომსახურების ხარისხობრივ და რაოდენობრივ საჭიროებებს. მიუხედავად ამისა, ქალაქი უშვებს მანქანაზე დამოკიდებული გაუნაშენიანებელი ტერიტორიის მასშტაბურ განაშენიანებას მაღალი ინტენსივობით და არსებული განაშენიანების მუდმივ ქაოსურ გამჭიდროებას სრულფასოვანი და კუმულატიური ზეგავლენის შეფასების და დასაბუთებული და დაგეგმილი მაკომპენსირებელი ღონისძიებების გარეშე.

კვლევა მომზადებულია „ურბანული კვლევების ცენტრის (URC)“ პროექტის „ცირკიდან საქანელამდე: მტკვრის სანაპიროს ურბანული გამონწვევები“ ფარგლებში „ღია საზოგადოების ფონდის“ მხარდაჭერით.

ავტორების მიერ ტექსტში გამოთქმული მოსაზრებები შესაძლოა, არ გამოხატავდეს ფონდის პოზიციას, შესაბამისად, ფონდი არ არის პასუხისმგებელი მასალის შინაარსზე.

ავტორები:

თამარ ამაშუკელი, ნანო ზაზანაშვილი,
ელენე ხუნდაძე, ანა ხუროძე

ფოტომონტაჟები და ილუსტრაციები:

პავლე მაისურაძე, გიორგი მუზაშვილი
მიხეილ ჭინჭარაული

