

სატრანსპორტო ნაწილი

დასაგეგმარებელი ტერიტორიები განთავსებულია თბილისის სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში, განაშენიანებული ტერიტორიების გარეთ, კოჯრის გზასა და მდ. წავეის ხევს შორის.

ა.წ. მაისსა და ივნისში (საზოგადოებრივი განხილვა) მოეწყო პროექტის "პანორამა" (საპროექტო წინადადებები) წინასწარი განხილვები. საპროექტო წინადადებები მოიცავდა დღეს განსახილველად წარმოდგენილი ტერიტორიების დაგეგმარების საკითხებსაც.

წინასწარ განხილვებზე გამოთქმული შენიშვნების გათვალისწინებით საავტორო კოლექტივთან შეთანხმებით მნიშვნელოვნად იქნა შემცირებული ასაშენებელი ობიექტების მოცულობა და მათი განაშენიანების ფართი, შეიცვალა განაშენიანების ადგილები. უარი ითქვა საპროექტო ტერიტორიების თავისუფლების მოედნიდან საბაგირო გზით დაკავშირებაზეც...

კოჯრის გზის მიმდებარე ტერიტორიებზე მშენებლობისათვის გათვალისწინებული იქნა 3 ადგილი: ჩრდილოეთისაკენ მიმართულ ფერდებზე 3-4 სართულიანი განაშენიანების კვარტალი დაახლოებით ასეთივე სართულიანობის არსებული განაშენიანების ადგილას, ბორცვზე დაბალ-სართულიანი განაშენიანება და მდ. წავეის ხევის ნაპირზე განთავსებული კომპლექსი. ამ ობიექტებიდან პირველი რიგის მშენებლობის ობიექტად დასახულ იქნა 3-4 სართულიანი განაშენიანების კვარტალი.

სამივე დასაგეგმარებელ ტერიტორიასთან ქალაქის განაშენიანებული ნაწილიდან დღეს უმოკლესი სატრანსპორტო კავშირი ხორციელდება კოჯრის გზის საშუალებით. ამავე გზით უკავშირდება ქალაქი სარეკრეაციო ზონებს, დასახლებებს - ოქროყანა, შინდისი, წავეისი, ტაბახმელა, კოჯორი. მაგრამ ამავე სარეკრეაციო ზონებთან და დასახლებებთან არსებობს სხვა სატრანსპორტო კავშირიც ვაკე-საბურთალოს რაიონების მხრიდან - ჭავჭავაძის გამზირიდან ბაგების, წყნეთის გაელით. ამგვარად გვაქვს არსებული სატრანსპორტო მაგისტრალების წრე: კოჯრის გზა, ოქროყანა, შინდისი, წავეისი, ტაბახმელა, კოჯორი, წყნეთი, ბაგები, ქალაქი.

გარდა ამისა, ამავე ტერიტორიებს დღეს ემსახურება მესამე სატრანსპორტო კავშირი მარნეულის გზიდან. ეს გზა სოფელ ქვემო თელეთიდან თელეთის ქედზე ავლით სატრანსპორტო გზების ხეშმთაღნიშნულ წრეს უკავშირდება ტაბახმელასთან.

ამგვარად, დასაგეგმარებელ ტერიტორიებამდე სატრანსპორტო კავშირებისათვის ქალაქის ცალკეული ნაწილებისა და საგარეუბნო ზონიდან დღეს გვაქვს სამი მიმართულება: კოჯრის გზიდან, ვაკე-საბურთალოს მხრიდან (ი. ჭავჭავაძის გამზირიდან) და მარნეულის გზატკეცილიდან. ამგვარად კოჯრის გზა არ არის ჩიხური გზა.

ცნობილია, რომ როგორც დედაქალაქში, ისე მის გარეუბნებში საკმაოდ დიდი მოცულობის მშენებლობები მიმდინარეობს.

კოჯრის, წავეისის, ტაბახმელასა და შინდისის მიმდებარე ტერიტორიებზე დაახლოებით 2600 პექტარზე უკვე გაცემულია ნაკვეთები დაბალსართულიანი მშენებლობისათვის; მათ შორისაა "წავეისის ველი"...

მართალია, მშენებლობათა მიმდინარე ტემპების გათვალისწინებით გაცემული ტერიტორიების მთლიანი ათვისება და მათი დატვირთვა სატრანსპორტო კომუნიკაციებზე უახლოესი წლების საკითხი არ არის, მაგრამ ქალაქი მზად უნდა იყოს მომავალში უმნიშვნელოვანი ქალაქგეგმარებითი ღონისძიებების პროფესიულად, რაციონალური ხერხებით ჩატარებისათვის.

აღვნიშნავთ, რომ დიდი მასშტაბის საერთო-საქალაქო მნიშვნელობის სატრანსპორტო ქსელის გაანგარიშება, დაპროექტება არ არის ცალკეული ობიექტების დაგეგმარების სფერო. ამას სჭირდება ქალაქისა და მისი საგარეუბნო ზონის ერთიანი სატრანსპორტო საქემის გააზრება.

სამწუხაროდ, დღეს არ არსებობს პერსპექტივისათვის დამუშავებული თბილისისა და მისი საგარეუბნო ზონის განვითარების მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმების მოქმედი პროექტები, რომლებშიც ასახული იქნებოდა როგორც დღეს მშენებარე, ისე მომავალ დასახლებათა პერსპექტიული განვითარების ძირითადი ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლები, პერსპექტიული დატვირთვები სატრანსპორტო და საინჟინრო ინფრასტრუქტურაზე, მოსაზრებები გარემოს დაცვაზე და მრავალი სხვა საკითხი.

ქალაქისათვის ეს პირველ რიგში შესასრულებელი ამოცანაა, რაც იმედია, უახლოეს წლებში განხორციელდება. მაგრამ გენერალური გეგმის დამუშავებამდე ყოველი მნიშვნელოვანი ობიექტის დაპროექტებისას მიღებული გადაწყვეტილებები უნდა გვარწმუნებდნენ, რომ ისინი მომავალში არ შეუშლიან საქალაქო მეურნეობის ცალკეული დარგების რაციონალურ განვითარებას.

ვითვალისწინებთ რა, რომ კოჯრის გზის ავტოსატრანსპორტო გამტარუნარიანობაზე გავლენას მოახდენს, როგორც დღეს მშენებარე

ამ გზის განივკვეთი პირველ წლებში შეიძლება იყოს სულ ორზოლიანი (თითო-თითო მიმართულებით), პერსპექტივაში საჭიროების შემთხვევაში იგი შეიძლება გადაიქცეს 2-2 ზოლიან მაგისტრალად, რაც საშუალებას მოგვცემს გატარებულ იქნას დაახლოებით 1500 მანქანაში მაქსიმალური დატვირთვის მიმართულებით. ეს ამ შემთხვევისათვის საკმაოდ დიდი გამტარუნარიანობაა, ასეთი გამტარუნარიანობა დღეს აქვს ვერა-ხევის ახალ მაგისტრალს.

ამგვარად, ზემოთჩამოთვლილი არსებული გზების რეკონსტრუქციისა და გორგასლის ქუჩიდან ახალი გზის მშენებლობის შესაძლებლობა გაანგარიშებაბის გარეშეც გვარწმუნებს, რომ ზემოთაღნიშნული ტერიტორიები მომავალში სათანადო სატრანსპორტო ქაღალკეგმარებითი ღონისძიებების ჩატარების შედეგად უზრუნველყოფილი იქნებიან თანამედროვე ღონის სატრანსპორტო მომსახურებით.

იმედია, რომ ჩვენს მიერ მოწოდებული საპროექტო წინადადებები ხელს შეუწყობს თბილისისა და მისი საგარეუბნო ზონის განვითარების გენერალური გეგმის დამუშავებას, რაც თავისთავად სათანადო გაანგარიშებებით დააზუსტებს გზების მშენებლობის რიგითობას, მათ გამტარუნარიანობას და სხვა პარამეტრებს.