
ჰაინრიჰ ბიოლის ფონდიში 2009 წლის
15 ოქტომბერს გამართული საჯარო დისკუსია
თემაზე:
„ცხოვრების ხარისხი თანამედროვე თბილისში:
ურბანული განვითარების ხედვა“

ძირითადი მომხსენებლები:

ლადო ვარდოსანიძე – საქართველოს ურბანისტთა
ასოციაციის თავმჯდომარე
თამაზ შილაკაძე – საქგზამეცნიერების ინსტიტუტის
გენერალური დირექტორი

მოდერატორი: გოგი გვახარია

ნინო ლეჟავა, ჰაინრიჰ ბიოლის ფონდის სამხრეთ კავკასიის რეგიონული ოფისის პროგრამების კოორდინატორი – მოგესალმებით, სამთვიანი საზაფხულო შესვენების შემდეგ ვიწყებთ ჩვენი დისკუსიების ახალ სეზონს. ყველას მადლობას მოგახსენებთ მობრძანებისთვის. დისკუსიების სეზონს ვიწყებთ ჩვენთვის ძალიან მნიშვნელოვანი თემით – ურბანული განვითარების პერსპექტივა.

შეგახსენებთ, ჩვენთან 2004 წლიდან ტარდება ასეთი დისკუსიები. „ქალაქი და მოქალაქეები“ არის ერთ-ერთი ძირითადი თემა, რომლის ფარგლებშიც განვიხილავთ ხოლმე ისეთ საკითხებს, როგორც არის ქალაქის ურბანული განვითარება და მოქალაქეების მონაწილეობა გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში. რადგან წინა სეზონზე გარკვეული პოლიტიკური დინამიკის გამო ეს თემა თითქოს გვერდზე მოგვრჩა, ამჯერად დისკუსიების გახსნა სწორედ ამ თემით გადავწყვიტეთ. ჩვენ ყოველდღიურად ვცხოვრობთ იმ გარემოში და თავად ვქმნით იმ გარემოს და საცხოვრისს, რომელშიც გვიწევს სუნთქვა, მოძრაობა, მუშაობა, შეილება გაზრდა და ამ ყველაფერს ჩვენზე დიდი გავლენის მოხდენა შეუძლია.

სამწუხაროდ, ჩვენი ერთ-ერთი მომხსენებელი, ბ-ნი პაპუნა ძიძიგური არ გამოცხადდა. ჩვენ დილით კიდევ ერთხელ შევათანხმეთ მასთან დისკუსიაში მონაწილეობის საკითხი, თუმცა ცოტა ხნის წინ ვურეკავდით და პასუხი ვეღარ გავცა. შესაძლოა, ვეძისის ლაბორინტებში ეძებს ჩვენს მისამართს და შემოგვიერთდეს კიდევ.

მადლობას მოგახსენებთ ყურადღებისთვის, ახლა კი, სიტყვას ბ-ნ გოგი გვახარიათ გადავცემ, რომელიც წარუძღვება ჩვენს დისკუსიას.

გოგი გვახარია – შეგახსენებთ, ჩვენი დისკუსიები ორ კვირაში ერთხელ, ოთხშაბათობით იმართება, საღამოს 6 საათზე. ნინო მართალია, ეს არის თემა, რომელსაც ჩვენი საჯარო დისკუსიების ფარგლებში არაერთხელ შევხებივართ და პირველად არ ხდება, რომ მერიის ჩინოვნიკი გვპირდება დისკუსიაში მონაწილეობას, მაგრამ შემდეგ აღარ მოდის. ეს არის ის თემა, რომელზე მსჯელობასაც ისინი ძალიან ერიდებიან. მიკითხავს მათთვის, რატომ და მათი თქმით, ამის მიზეზი ჟურნალისტების არაპროფესიონალური და გულუბრყვილო შეკითხვებია, რომლებზეც პასუხის გაცემას აზრი არა აქვს. მათთვის მითქვამს, რომ ჰაინრიჰ ბიოლის ფონდში განსხვავებული სიტუაციაა, რომ აქ პროფესიონალები იკრიბებიან და მსჯელობენ, მაგრამ ისინი მაინც თავს იკავებენ მოსვლისაგან. თუმცა, წინასწარ მაინც ნუ გადავიწურავთ იმედს, ბ-ნი პაპუნა ძიძიგური, შესაძლოა, მოგვიანებით შემოგვიერთდეს კიდევ.

„ცხოვრების ხარისხი თანამედროვე თბილისში: ურბანული განვითარების ხედვა“ ვუწოდებ ჩვენს დღევანდელ დისკუსიას. არის რამდენიმე ძალიან კონკრეტული საკითხი, მაგალითად, „იმელის“ საკითხი, რომლებიც ძალიან გვაინტერესებს თითოეულ ჩვენგანს, იმედი მაქვს, შევეხებით ყველა ასეთ საკითხს.

ახლა სიტყვას ბ-ნ ლადო ვარდოსანიძეს გადავცემ. ბ-ნ ლადოს ადრეც მიუღია მონაწილეობა ჩვენს, ამ თემაზე გამართულ დისკუსიებში.

ლადო ვარდოსანიძე – მოგესალმებით. ძალიან მიხარია, რომ აუდიტორიის დიდ ნაწილს ვიცნობ. ახლახანს გავიგე იმის შესახებ, რომ „ჯიპაში“ ჩვენი კურსის დასრულების შემდეგ ახალგაზრდას ურბან-მენეჯმენტის კურსი დაუმთავრებია ჰოლანდიაში. ეს ძალიან სასიამოვნო ფაქტია და ჩემი აზრით, სწორი გადაწყვეტილებაა. მოგესხენებთ, ქალაქური გარემო და მისი სასიცოცხლო ციკლი სხვადასხვა ეტაპებისგან შედგება. დამეთანხმებით, ბოლო ხანებში ჩვენს ქალაქს არ აკლია ძალისხმევითა მოცულობა, გნებავთ სატრანსპორტო საკითხებში ან დაფინანსებაში, ავიღოთ თბილისის ბიუჯეტი, გნებავთ განათებისა და საგზაო მშენებლობის საკითხებში და ა.შ. ეს ის მხარეებია, რომლითაც ჩვენი ხელისუფლება თავს

იწონებს, შესაძლოა სრულიად სამართლიანადაც, მაგრამ შემდგომი ეტაპი, ქალაქის მენეჯმენტი, მართვა, გაძღოლა, ყოველდღიური მოვლა-პატრონობა ჩვენს ქალაქში, სამწუხაროდ, ჩავარდნილია. ხანდახან ასეთ შედარებასაც ვაკეთებ ხოლმე, ქალაქგეგმარება, შეიძლება პირობითად მივუსადაგოთ ქირურგიულ ოპერაციას, მაგრამ ავადმყოფის გადარჩენის თვალსაზრისით, ოპერაციის შემდგომი პერიოდი არანაკლებ მნიშვნელოვანია, ვიდრე თვითონ ოპერაცია. აი სწორედ ოპერაციის შემდგომი პერიოდი აშკარად გვაკლია.

დისკუსიის სათაურში საუბარია ცხოვრების ხარისხზე. დავსვით კითხვა, თბილისში მატულობს თუ კლებულობს ცხოვრების ხარისხი? ხელისუფლების მხრიდან, რა თქმა უნდა, გაიცემა პასუხი, რომ მდგომარეობა უმჯობესდება, მაგრამ მოსახლეობა ხშირად საწინააღმდეგო აზრისაა. ვფიქრობ, ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ხარვეზი ჩვენს ურბანულ განვითარებაში გახლავთ ის, რომ ჩვენ არ გავაჩნია ამ კეთილდღეობის საზომი. არ გვაქვს ურბანული ინდიკატორების სისტემა, რომელიც მთელ მსოფლიოში გავრცელებულია და სავალდებულოა ქვეყნებისთვის. მას ავრცელებს საერთაშორისო ორგანიზაცია, მისი შტაბბინა განთავსებულია ნაირობიში, ძალიან საინტერესო საიტი აქვს და გვთავაზობს ურბანულ ინდიკატორებს. ის რამდენიმე ბლოკისგან შედგება: სოციალ-ეკონომიკური, ეკოლოგიური, ქალაქგეგმარებითი, მიწათსარგებლობის და ა.შ. სამწუხაროდ, მიუხედავად ჩვენი ძალისხმევისა, ჯერჯერობით ქალაქის ხელისუფლება არ იჩენს კეთილგანწყობას საიმისოდ, რომ შემოვიღოთ ურბანული ინდიკატორები, შევავროვოთ მონაცემები და შემდეგ ობიექტურად და აკადემიურად ვაუწყოთ ჩვენს მოსახლეობას, მატულობს ჩვენი ცხოვრების დონე თუ კლებულობს.

ურბანული პრობლემატიკისადმი ნაკლები ინტერესია ჩვენს საზოგადოებაშიც. ეს გამოიხატება იმაშიც, რომ ჰაინრიჰ ბიოლის ფონდს ყოველწლიურად უჭირს სტიპენდიანტების ურბანული მიმართულებით რეკრუტირება. მოგეხსენებათ, ფონდში სამი მიმართულებაა: უახლესი ისტორია, სოციოლოგია და ურბანული საკითხები. ურბანისტიკის მიმართულებით, როგორც წესი, ყოველთვის ნაკლები განცხადება შემოდის, მაგრამ ვფიქრობ, ეს ადრე თუ გვიან გამოსწორდება.

2009 წლის ზაფხულიდან თბილისის სრულიად ახლებურ რეალობაში ცხოვრობს. ქ. თბილისის საკრებულომ 5 ივნისს მიიღო გადაწყვეტილება, თბილისის ახალი გენერალური გეგმის დამტკიცების შესახებ. ჩვენი კანონმდებლობა სხვა ტერმინს გვთავაზობს. კანონი „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ იძლევა ტერმინს „მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა და განაშენიანების რეგულირების გეგმა“. მიუხედავად ამისა, დოკუმენტს ეწოდა „დედაქალაქის პერსპექტიული განვითარების გენერალური გეგმა“. ამ გეგმის ნახვა შეიძლება საიტზე. თავისთავად, ახალი გენერალური გეგმის მიღება უთუოდ დიდი პროფესიული და საზოგადოებრივი წარმატებაა, თუმცა არაფერს ვამბობ მის დეტალებსა და ხარისხზე.

ის ფაქტი, რომ გამოვედით იმ მდგომარეობიდან, როდესაც თან გვქონდა გენერალური გეგმა და თან არა, უკვე ძალიან მნიშვნელოვანია. პრეზიდენტმა შევარდნაძემ ორჯერ გაუგრძელა უკვე ყავლგასულ გენერალურ გეგმას მოქმედების ვადა. ეს გეგმა მიღებული იყო 1971 წელს და მისი მოქმედების ვადა 2000 წელს იწურებოდა. ეს, მით უმეტეს იმ სოციალურ-პოლიტიკური კოლიზიების ფონზე, რომლებსაც ჰქონდა ადგილი ჩვენს ცხოვრებაში, წარმოუდგენელი იყო. გარკვეული მიზეზების გამო ახალი გენერალური გეგმის შემუშავება ბევრს არ აწყობდა, მაგრამ ასე თუ ისე, დოკუმენტი მომზადდა და ეს არის ახალი თაობის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტი. არა იმიტომ, რომ ის თქვენი თაობის მიერ არის შედგენილი, ახალი თაობისაა თავისი მიდგომებით, გეოინფორმაციულ სისტემებზე დაყრდნობით, ინტერდისციპლინარული ხედვით და ინტერაქტიული მდგომარეობით. თქვენ შეგიძლიათ ესტუმროთ საიტს, გაეცნოთ გეგმას და თქვენი წინადადებებიც წარადგინოთ. სხვა საკითხია, როგორ გამოვიყენებთ ამ ინსტრუმენტს. ის შეიძლება ბოროტადაც გამოიყენო და ქალაქის სასიკეთოდაც.

ეს დოკუმენტი პირველ ყოვლისა, საინტერესოა იმით, რომ გარდა ზოგადი დებულებებისა და რუკისა, გვთავაზობს იმ კონკრეტული ინფრასტრუქტურული პროექტების ჩამონათვალს, რომლებზეც პრეტენზია გააჩნია ურბანული დაგეგმარების სამსახურს, დღეს მას უკვე არქიტექტურული სამსახური ეწოდება. ეს არის მერიის სტრუქტურულიდან გასული საჯარო სამართლის იურიდიული პირი. მას შემუშავებული აქვს ძალიან სერიოზული ინფრასტრუქტურული პროექტები. ერთ-ერთი მათგანია, ჩემი აზრით, თბილისის გაფართოება. მართალია, ამ გენერალურ გეგმაში ნაკლებად არის ამაზე საუბარი, ვინაიდან გარდა ამ ოცამდე დასახლების ინკორპორირებისა თბილისის გეგმარების სტრუქტურასა და რეალობაში, საჭიროა მათი ფუნქციური ინტეგრირება ქალაქის სხეულში. ეს პროცესი დაწყებულია. ორმოცთეთრიათი ყვითელი ავტობუსები სერავს მთელ ამ სხეულს, მან იკვე შინდისის აგარაკების სკოლამდეც კი მიადწია. ეს ნამდვილად წინგადადგმული ნაბიჯია.

შეგვიძლია ვიკამათოთ, თუ რას ნიშნავს დადგენილების ერთი დებულება, რომ გაფართოებულ თბილისში არსებული დასახლებები ინარჩუნებენ თავიანთ სტატუსს, ანუ, სოფელი წაკვისი კვლავ სოფლად რჩება. ეს ცოტა უცნაური კონფიგურაციაა, ლათინურ გამოთქმას თუ გავიხსენებთ, გამოდის, „სოფელი ქალაქში“, მაგრამ ვნახოთ, სადამდე მიგვიყვანს.

ძალიან მნიშვნელოვანი საკითხია გარშემოსავლელი რკინიგზის იდეა, რომელიც გენერალურ გეგმებში ადრეც იყო ასახული, მაგრამ დღეს ის უკვე ხორცმესხმის სტადიაშია. რამდენიმე დღის წინ სტამბულში ჩვენი დელეგაცია ესაუბრა „იდიარდის“ ბანკს და დაფინანსების საკითხი თითქოს გადაწყვეტილია. ეს ძალიან დიდი წარმატებაა ჩვენი ქალაქისთვის, მაგრამ თუ როგორ გაკეთდება, რა ეკოლოგიური პარამეტრები იქნება დაკმაყოფილებული, ამაზეც შეიძლება საუბარი.

ძალიან მოკლედ მოგახსენებთ სხვა მნიშვნელოვანი პროექტების შესახებაც. ერთ-ერთი მათგანია რკინიგზასთან დაკავშირებული სამეურნეო ფუნქციების დიდუბიდან სხვა კვანძებში გადატანა. ორი ტერმინალი შემოვა ქალაქში და ამოიკვეთება ქალაქის ცენტრში ნავთობით დატვირთული ბაქო-ფოთის კონტეინერების ტრანზიტი. თუ გავითვალისწინებთ ფერდობის ექსპოზიციას, ამ ტერორისტულ ეპოქაში ერთი ტერაქტიც საკმარისია იმისთვის, რომ თბილისი აღმოჩნდეს ძალიან დიდი საშიშროების წინაშე.

განვაგრძობ ჩამონათვალს: საქალაქო მნიშვნელობის რეგულირებადი უწყვეტი მოძრაობის მაგისტრალის შექმნა. კახეთის გზატკეცილი, ცოტნე დადიანის გამზირი, ავჭალის შოსე. ეს ის მონაკვეთია, აეროპორტიდან რომ მოდიხართ და ხელმარცხნივ უცებ ეჯახებით მკვეთრ მოსახვევს. სრულიად ბუნებრივად მიმჩნია ამ საკითხზე მსჯელობა და ვფიქრობ, რომ ეს პერსპექტიული ნაბიჯი იქნება ჩვენი ქალაქისთვის.

ვახუშტის ხიდის მიმართულების გაგრძელება ცოტნე დადიანის გამზირამდე. მშენებლობა უკვე დაწყებულია. თუ დააკვირდებით ვახუშტის ქუჩის ნიშნულებს, ის უნდა გადაევიდეს ამჟამინდელ რკინიგზას და განივი კავშირის პრობლემა ნაწილობრივ მაინც მოიხსნება თბილისში.

ინტენსიფიკაციის ქუჩის რეაბილიტაცია და კავშირი დავით აღმაშენებლის ხეივნიდან ვაშლიჯვრამდე. ბ-ნი თამაზ შილაკაძე ამ პროექტს ალბათ უფრო დაწვრილებით გაგვაცნობს.

„ვაკე-საბურთალო 2“, დოლიძის ქუჩის გაგრძელება და მიერთება ვაკესთან, გვირაბის გაჭრა იპოდრომამდე, აგლაძის ქუჩაზე არსებული ვიწრო ყელის გაფართოება კერესელიძის ქუჩის გადაკვეთაზე. ეს არის, თუ არ ვცდები, ელიავას ბაზრობის ტერიტორია.

კუს ტბასთან მისასვლელი პარალელური გზის აღდგენა, აღმაშენებლის ძეგლის მიმდებარე კვანძი, რობაქიძის გამზირი და კრწანისიდან შინდისის მიმართულებით გზის გაყვანა, რაც განტვირთავს ქალაქის ისტორიულ ნაწილს, სოლოლაკს ტრანზიტული ნაკადებისგან. ეს არის ის წინადადებები, რომლებიც არის ჩადებული გენერალურ გეგმაში, თუმცა ცხადია, ქალაქის ცხოვრება ამით არ იზღუდება. ბ-ნი თამაზი ალბათ ისაუბრებს იმ მაგისტრალზე, რომელიც დაგეგმილია ვერეს ხეობაში. ასეთი შეხვედრები ხელს უწყობს იმას,

რომ სწორად იქნას გაგებული ის პროექტები, რომლებიც ქალაქში ხორციელდება. სამწუხაროდ, ბევრი რამ მხოლოდ გადმოცემით ვიცით და ეს ბევრ სირთულეს წარმოშობს ჩვენს ცხოვრებაში.

ერთი თხოვნა მაქვს აუდიტორიასთან, რომ კითხვებიც და პრეტენზიებიც დამისამართებელი იყოს. იყოს პრეტენზია პოლიტიკურ დონეზე, პრეტენზია გეგმარებით დავალების შედგენის დონეზე, ტექნიკური გადაწყვეტის დონეზე, პრეტენზიები კონკრეტულ ინსტიტუციებთან და არა აქ მობრძანებულ მომხსენებლებთან. დიდი მადლობა.

გოგი გვაზარია – ჩვენი დისკუსიის სახელწოდებიდან თითქოს იგულისხმება, რომ ურბანული განვითარების ხედვის ის ნაწილი, რომელიც წარმოგვიდგინა ბ-ნმა ლადომ, გააუმჯობესებს ცხოვრების ხარისხს თანამედროვე თბილისში. შესაძლოა, გაჩნდეს ეჭვიც, რომ ეს ასე არ არის და ასეთ შემთხვევაში, შეგიძლიათ შესაბამისი კითხვის დასმა. ტრანსპორტის და ეკოლოგიის პრობლემა ალბათ მართლაც ძალიან მნიშვნელოვანია. უნდა გითხრათ, რომ ეკოლოგია ჰაინრიხ ბიოლის ფონდის ერთ-ერთი პრიორიტეტული საკითხია. ახლა ბ-ნ თამაზ შილაკაძეს მოვუსმინოთ და შემდეგ გვექნება საშუალება, აქტიურად ჩავეერთოთ დისკუსიაში.

თამაზ შილაკაძე – მოგესალმებით. ჩემი თხოვნა იქნება, თუ არის ამის საშუალება, გავაკრათ სქემა, რომელზეც არის გამოსახული ვერეს ხეობაში დაგეგმილი მაგისტრალი. ის დაიწყება გმირთა მოედნიდან და დასრულდება თამარაშვილის ქუჩაზე.

მე წარმოვადგენ სამეცნიერო კვლევით და საპროექტო ტექნოლოგიურ ინსტიტუტს, „საქგამეცნიერება“. ბოლო წლებში ჩვენს ინსტიტუტს წილად ხვდა, დაეპროექტებინა თბილისთან და შიგ თბილისშიც, რამდენიმე ქუჩა. მათ შორის, ინტენსიფიკაციის ქუჩა, რომელზეც ბ-ნი ლადო საუბრობდა. ინტენსიფიკაციის ქუჩა გაგრძელდება, ლისის ტბის ქუჩას გადაკვეთს და მივა გოძიაშვილის ქუჩამდე, უერთდება აღმაშენებლის ძეგლის მიმდებარე ტერიტორიას. ეს ხელს შეუწყობს ვაჟა ფშაველას კვარტლების განტვირთვას. მშენებლობა უკვე დაწყებულია.

მეორე პროექტი, რომელზეც მუშაობს ჩვენი ინსტიტუტი, თბილისი-რუსთავის და თბილისი-მარნეულის გზას უკავშირდება. მე ეს სქემაც წამოღებული მაქვს. თქვენ აქ ხედავთ გზის სამ ვარიანტს. ლურჯი ფერით არის გამოსახული უკვე არსებული გზა რუსთავამდე, მეორე, მოწითალო, გულისხმობს გზის სანაპიროზე გაყვანას და შეერთებას რუსთავის გზასთან. მესამე ვარიანტია რუსთავამდე თელეთის ასახვევით გადასვლა, აქ შვიდკილომეტრიანი გზა იგება. მთავრობას განსახილველად წარვუდგინეთ, რუსთავის გზის კოდასთან შეერთების საკითხიც, რომელიც საშუალებას მისცემს სომხეთიდან შემოსულ ტრანსპორტს რუსთავში შევიდეს და იქიდან გაემართოს წითელი ხიდისკენ. ეს ტრასა განტვირთავს მოძრაობას თბილისშიც, განსაკუთრებით აისახება ფონიჭალის მდგომარეობაზე. ეს გზა ბევრად უფრო მოკლეა, ეს არის ჩვენი წინადადება. მათი გადაწყვეტა უკვე რუსთავისა და თბილისის ხელმძღვანელობაზეა დამოკიდებული.

ახლა უკვე გაგაცნობთ იმ პროექტს, რომელიც ითვალისწინებს გზის გაყვანას ვერეს ხეობაში. ჩვენმა ინსტიტუტმა გაიმარჯვა ტენდერში, რომელიც გულისხმობდა მაგისტრალის გაყვანას გმირთა მოედნიდან თამარაშვილის ქუჩამდე. ამ გზაზე დიდი ხნის წინ დაიწყო საუბარი, მაგრამ მოხდა ისე, რომ ამ ტერიტორიაზე მოსახლეობას მისცეს დასახლების უფლება. ეს არის მეწყრული უბანი. ერთადერთი გზა, რომელიც ვაკესა და საბურთალოს აკავშირებს ამ ტერიტორიაზე, კაფე „ფრანცისთან“ ჩასასვლელი გზაა, რომელიც ხილიანზე ამოღის. ამ გზაზეც, სახლები ისეა აშენებული, ორი მანქანა ძლივს უვლის გვერდს ერთმანეთს. ჩემი აზრით, ძალიან მნიშვნელოვანია განივი გზების გაკეთება და ესტოკადებით ვაკის საბურთალოსთან დაკავშირება, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში დაგვჭირდება გზის გაყვანა ვერეს ხეობაში.

ეს გახლავთ გმირთა მოედანი, ოდნავ სიღრმეში თუ შევალთ, აქ არის „მომავლის სკოლის“ ტერიტორია. აქ აღრე საშინელი მდგომარეობა იყო. ჩვენ სპეციალურად ვთხოვეთ სპეციალისტებს იქ არსებული ეკოლოგიური მდგომარეობის შესწავლა. ფირმას, რომელთანაც გავაფორმეთ ჩვენ კონტრაქტი, ხელმძღვანელობს მეცნიერებათა დოქტორი გვახარია. გზის გაყვანის შემდეგ, როდესაც ეს ტერიტორია გაიწმინდება ფეკალური ჩამონადენისგან, აქ ეკოლოგიური მდგომარეობა საგრძნობლად გაუმჯობესდება. ამ ექვსას მეტრზე წარმოდგენილი მდგომარეობა იყო, გაუღენთილი იყო ნიადაგი ვაკიდან ჩამოსული ფეკალური მასებით.

ჩვენ უნდა გადაგვეწყვიტა, რა მიმართულებით წავიდოდით, მდინარის მარჯვენა სანაპიროს გავეყვებოდით თუ მარცხენას, მზიურის პარკს არ უნდა შევხებოდით. ეს გახლავთ მზიურის დასაწყისი. აქ გახლავთ კორტები. მზიურში, ბავშვთა ქალაქში, გზას ვერ გავიყვანდით. მე სპეციალურად დავტოვე აქ იმ მიმართულების ნახაზიც, რომელიც ივარაუდებოდა დასაწყის ეტაპზე. როდესაც შევისწავლეთ მდგომარეობა, დაუშვებლად მივიჩნიეთ პირველი მონახაზი, რომელიც გზის მზიურზე გასვლას გულისხმობდა და არჩევანი მარჯვენა სანაპიროზე გავაკეთეთ. ეს გულისხმობს გადასვლას ზოოპარკის გამოუყენებელ ტერიტორიაზე. აქ ვაკეთდება ხიდი, გვირაბით გადავდივართ მეორე მხარეს. აქ, ჩვენთვის მოულოდნელად, გაყიდულ ტერიტორიას წავაწყდით. როგორც გვითხრეს, იგეგმება აკვაპარკის მშენებლობა. თუმცა მისმა მუპატრონემ გვითხრა, რომ მას პრეტენზია არ ექნებოდა და ჩვენ მოგვეცემოდა მოქმედების საშუალება. აქ უნდა ვაკეთდეს 85-მეტრიანი გვირაბი, ზემოდან მიწის საფარით, ისე რომ, ერთი მეტრიც არ ჩამოაკლდეს მზიურის ტერიტორიას. აქ არის ლურჯი ხიდი, მის პარალელურად ვგეგმავთ ხიდის აგებას, და მერე გვირაბით გასვლას. აქ ვაკეთებთ კვანძს ორ ღონეზე. ერთი ღონე იქნება თავად ეს ტრასა და მეორე იქნება ხილიანის ქუჩაზე გადასასვლელი, რომ საბურთალოს დაგუკავშირდეთ.

შემდეგ უკვე მივუყვებით ვერეს ხეობას, რაც შეიძლება მალაა, რომ არ შეწუხდეს მოსახლეობა და 350 მეტრიანი ესტოკადით ავდივართ თამარაშვილის ქუჩამდე. ეს არის პირველი მონახაზი. ამის შემდეგ, როდესაც გაჩნდა საშუალება, მდინარის ეს 600 მეტრიანი მონაკვეთი გადაიფაროს მეტალის გოფირებული საფარით და ჩაჯდეს გვირაბში. ამით ძალიან დიდი ტერიტორია ემატება ზოოპარკსაც და აქ იგეგმება ტყეპარკის გაშენებაც. მოგვიანებით გამოიკვეთა საშუალება, გაიჭრას გვირაბი და გავიდეთ იპოდრომისკენ. ეს საკითხი ლოგიკურად გამართლებულად მიმაჩნია. შევისწავლეთ კიდეც ეს საკითხი, ამის ვაკეთება კიდეც უფრო შეუწყობს ხელს მოძრაობის განტვირთვას, მაგრამ მოგვიანებით გავიგეთ, რომ თითქოს იპოდრომის ტერიტორია ივანიშვილს ეკუთვნის. ამ სქემაზე იპოდრომი არ ჩანს, ის ამ მთების გადაღმა მდებარეობს. ამ პროექტს შეგიძლიათ გაეცნოთ მზიურში, იქ გამოფენილია დიდი სქემა და ყველაფერი დეტალურად არის გამოსახული.

კიდეც ერთი დიდი პრობლემა, რომელიც უნდა მოგვარდეს, წყნეთის ქუჩას უკავშირდება. ეს გახლავთ ვაკის პარკის ცენტრალური შესასვლელი. აქ გვინდა განვივი გზის გაყვანა, გვინდა ოთხი მიერთების ვაკეთება, სამწუხაროდ, თან არ მაქვს სქემა, რომელზეც არის ასახული ეს პროექტი. მაგრამ ამ მიერთებების გასაკეთებლად საჭიროა გზის არსებობა. ეს ტერიტორია ჩახერგილია სახლებითა და ავტოსადგომებით.

დამიტრი მოსიაშვილი, არქიტექტორთა და ურბანისტთა ასოციაცია „გენიუს ლოცი“ – ბ-ნო თამაზ, ბოდიშს გიხდით, რომ გაწყვეტინებთ, მაგრამ ამ ტერიტორიაზე, წესით არ უნდა ყოფილიყო მიწები გასხვისებული. გამოდის, რომ თვითნებურად ააშენეს სახლები.

თამაზ შილაკაძე – სახლების 50%, რომლებსაც აქ ხედავთ, უკანონოდ არის დაკანონებული. სამოცდაათ სახლს ეხებოდა პირველი ტრასა და მათგან, როგორც უკვე ვითხარით, ნახევარზე მეტი დაკანონებულია. გარდა ამისა, სახლების 25%-ის დაკანონების საკითხი განხილვის ღონეზეა. მათ შეტანილი აქვთ განცხადებები და ელოდებიან პასუხს.

მოგეხსენებათ, პრეზიდენტის განკარგულებით, ყველას შეეძლო იმ ფართობის დაკანონება, რომელიც ჰქონდა დაკავებული. ძალიან დიდ წინააღმდეგობებს ვაწყდებით და ამიტომ ავიწიეთ ზევით, მთისკენ, რომ რაც შეიძლება ნაკლებად შევეხოთ დასახლებულ პუნქტს.

დღეს ჩვენ გააკეთეთ მდინარე ვერეს ქიმიური ანალიზი. კარგია, რომ არ იცით მისი პასუხი, იმიტომ რომ ძალიან შეგაშინებდათ. ვაკის ახალი კორპუსების კანალიზაციის სისტემა დაზიანებულია და მთლიანად ჩაედინება მდინარე ვერეში. ეს ყველაფერი დიდი ხნის წინ უნდა მოწესრიგებულიყო, მაგრამ ახლა უკვე ამ გზის გაყვანის პარალელურად უნდა გაკეთდეს. კოლექტორი გახეთქილია, დაგვჭირდა სპეციალისტების მოყვანა და იმ ადგილის ძებნა, სადაც წყდება მილი. სასწრაფოდ უნდა გაჯანსაღდეს მდგომარეობა, უნდა გაშენდეს ტყეპარკი, დარწმუნებული ვარ, რომ ეს ქალაქისთვის კარგი იქნება. სიამოვნებით ვუპასუხებ შეკითხვებს.

გოგი გვახარია – დიდი მადლობა. დარწმუნებული ვარ, ბევრი შეკითხვა გაგიჩნდათ. მეც მაქვს ერთი შეკითხვა. ამ პროექტმა უკვე გაიმარჯვა, ბ-ნო თამაზ? და რამდენი ჯდება იგი, ბიუჯეტიდან გამოიყოფა თანხა თუ კერძო ინვესტიციები ჩაიდება?

თამაზ შილაკაძე – როგორც ჩემთვის ცნობილია, პროექტი დაფინანსდება ინვესტიციების ხარჯზე. მოგახსენებთ, რატომ ვერ გისახელებთ ზუსტ ციფრებს. მშენებლობა მიმდინარეობს პროექტირებასთან ერთად. არ ყოფილა ისე, რომ პროექტი საბოლოოდ გაკეთდა, ჩავაბარეთ ხარჯთაღრიცხვა და დაიწყო მშენებლობა. პროექტზე მუშაობა, ყოველდღიურად, მშენებლობასთან პარალელურად მიმდინარეობს. მაგალითად, მდინარის ერთი მონაკვეთის გადახურვა თავიდან გათვალისწინებული საერთოდ არ ყოფილა, მერე გამოჩნდა მისი საჭიროება. ამან შეიძლება სამუშაო გააიაფოს კიდევ. ასეთი ცვლილებების გამო მე არ შემიძლია ზუსტი ციფრის დასახელება.

ვახუშტი მენაბდე – ამ ტრასის გაყვანის შემთხვევაში რა ემუქრება მწვანე საფარს. თუ გაქვთ დათვლილი რამდენი ნარგავი განადგურდება და რა ივეგმება ასეთ შემთხვევაში.

თამაზ შილაკაძე – დათვლილია 680 ხე, რომელიც ვარგისიანობის შემთხვევაში, გადაირგვება, წინააღმდეგ შემთხვევაში უნდა მოიჭრას. არის ხეები, რომლებიც გამოფიტულია და მათ გადარგვას აზრი არა აქვს. ეს ჩემს კომპეტენციაში არ შედის, სპეციალისტები გამოიკვლევენ და შესაბამისად მოვიქცევით. შესაძლოა ეს რიცხვი შემცირდეს კიდევ, რადგან, სადაც მდინარე გადაიხურება, იქ მათ აღარ შეეხებიან. აქვე უნდა გითხრათ, რომ პროექტის მიხედვით, ყველა მოჭრილი ხის ნაცვლად უნდა დაირგას 4-5 ხე. ადგილი ბევრია, აქაურობა სულ მოცარიელებულია. ვისაც სურვილი გექნებათ, სიამოვნებით წავიყვანთ და ადგილზე გაჩვენებთ ყველაფერს.

სოფიკო თოღუა, გაზეთი „24 საათი“ – დიდი იმედი მქონდა, რომ მომეცემოდა მერიის წარმომადგენლებისთვის შეკითხვების დასმის საშუალება, თუმცა სამწუხაროდ, ამის საშუალება არ გვეძლევა.

ბ-ნო ლადო, მაინტერესებს რეკრეაციული ზონების საკითხი. თუ არსებობს რაღაც სტანდარტი, რომლის მიხედვითაც უნდა იყოს ქალაქში რეკრეაციული ზონა გამოყოფილი. ეს საკითხი მაინტერესებს მზიურთან მიმართებაშიც, რომლის სტატუსი ბოლო პერიოდში ძალიან ბუნდოვანია. შესაძლოა, ეს პროექტი არ უკავშირდებოდეს ამ საკითხს, მაგრამ მზიურს რა ბედი ეწევა, ყველასთვის უცნობია. მაპატიეთ, მაგრამ თუნდაც ნოდარ დუმბაძის საფლავის გადატანას, პირადად მე სხვა რამეს ვუკავშირებ, ვიდრე ამ ადამიანის კლასიკოსად შერაცხვას. ეს ეხება დიღმის ტყეპარკსაც, რომელსაც დღემდე აქვს რეკრეაციული ზონის სტატუსი, მაგრამ მიუხედავად ამისა, იქ გაყიდულია მიწები. სახელმწიფო, წესით ამ ზონის

მოსაწესრიგებლად, 340 ათას ლარს იხდის. მაგრამ იქ ადამიანები ცხოვრობენ და გარანტია, რომ დღეს თუ არა ხვალ, ისინი თავიანთ ეზოში ხეებს მოჭრიან, არ არსებობს.

ბ-ნო თამაზ, იპოდრომზე ბრძანეთ, რომ ის ივანიშვილს ეკუთვნის. როგორ მოიპოვეთ ეს ინფორმაცია? მრავალწლიანი მცდელობის მიუხედავად, ასეთი საკითხების გარკვევა მე ძალიან მიჭირს.

ლადო ვარლოსანიძე – შემთხვევით არ მითქვამს დისკუსიის დასაწყისში, რომ შეკითხვებს დამისამართება სჭირდება. მერიის წარმომადგენელი ამ კითხვაზე უფრო ზუსტ პასუხს გაგცემდათ.

რაც შეეხება ნორმატივებს, ავადსახსენებელ საბჭოთა კავშირში იყო ასეთი ნორმატივები, ერთ სულ მოსახლეზე რამდენი მწვანე საფარი და რეკრეაციული ზონა უნდა ყოფილიყო, მაგრამ დღეს ეროვნული ნორმატიული ბაზა არ გვაქვს. არსებობს ურბანიზაციის ყოფილი მინისტრის ბრძანება, რომ გამოვიყენოთ საბჭოთა კავშირის დროინდელი ნორმატივები, მაგრამ არ გამოვიყენება. თუმცა, დასახლებების შემოერთებამ თბილისი ფორმალურად გახადა ერთ-ერთი საუკეთესო ქალაქი ამ მხრივ. ვინაიდან შემოგვიერთდა უშენი, სარეკრეაციო ზონის მქონე ტერიტორიები და ფორმალურად ერთ სულ თბილისელზე მწვანე საფარის უკვე ძალიან დიდი კვადრატურა მოდის. ეს არის ფორმალური მიდგომა. შესაძლოა, მერიიდან ასეთი პასუხიც გაეცათ.

თამაზ შილაკაძე – ნოდარ ღუმბაძის საფლავის გადატანა ჩვენს გზასთან არ შეიძლება იყოს დაკავშირებული, იმიტომ, რომ საფლავი სულ სხვაგან იყო, გზა კი სულ სხვა მიმართულებით იჭრება. საფლავი ჭავჭავაძის გამზირთან იყო, გზა კი იქიდან 600 მეტრში უნდა გავიდეს. შესაძლოა, იმიტომ გადაიტანეს, რომ მერე ფიქრობენ ამ გზის პირას სახლების აშენებას, ასეთი ჭორიც გამოვიდა.

ივანიშვილზეც მკითხეთ, ყოველდღე მიწივეს მზიურში მისვლა, იქ უამრავი ხალხი დადის, მეკითხებიან ამ გზასთან დაკავშირებით და ბევრ რამეს თავადაც მიყვებიან. ორიოდ დღის წინ მითხრეს, რომ იპოდრომის ტერიტორია ადრე სხვისი იყო, მაგრამ ბოლო პერიოდში ივანიშვილმა შეიძინა და იქ საუნივერსიტეტო კოლეჯის დაარსება იგეგმება. მეტს ვერაფერს გეტყვით.

თეა გალდავა – ბ-ნო ლადო, ტერმინი „სოფელი“, რამდენადაც ჩემთვის ცნობილია, აღარ არსებობს. არსებობს რეგიონული ორგანო, სოფელი, როგორც სახელი, უბრალოდ აქვს შერჩენილი.

დიდი მადლობა ასეთი დეტალური მოხსენებისთვის ამ გზის შესახებ. თუმცა, მე, როგორც მოქალაქეს აქამდეც მქონდა პროტესტი ამ ტრასის მიმართ და ახლა კიდევ უფრო გამძვინვარდა. იმიტომ რომ თუ ქალაქის გადარჩენა და ცხოვრების ხარისხის შეცვლა გვინდა, მირჩევნია, ველოსიპედებით სიარულის პროპაგანდა იყოს, ვიდრე ასეთი პროექტები განხორციელდეს. დილეტანტისთვისაც კი გასაგებია, რომ ამ პროექტის განხორციელებით ძალიან ბევრი ადამიანის უფლება ირღვევა. თქვენ არც ფინანსების შესახებ მოგიწოდებიათ ინფორმაცია. ძალიან მნიშვნელოვანია, რომ წინასწარ არ ვიცით, რა დაჯდება ამ გზის მშენებლობა. ასეთ შემთხვევაში რა გარანტია გვაქვს, რომ ორ წელიწადში არ შეჩერდება სამუშაოები და დაგვრჩება დანგრეული მზიური და დაუსრულებელი მაგისტრალი.

თქვენ ახსენეთ მოსახლეობაც, რომელიც მთის ფერდობზე ცხოვრობს. მართალია, ეს ტერიტორია უკანონოდ არის დაკანონებული, მაგრამ მთელი „ნახალოვკა“ და თბილისის კიდევ ბევრი უბნის ტერიტორია ასეა დაკანონებული. ისინი უკვე შესაკუთრებები არიან, ამას ვეღარ შეეცვლით. მაგრამ გზის გაყვანა ამ ხალხს რეალურად დააზიანებს. თბილისი ისედაც დაბინძურებული ქალაქია და გვჭირდება ადგილები, სადაც ვენტილაცია მოხდება. ზოოპარკზე

ასეთი ჭორიც არსებობს, რომ საერთოდ გადააქვთ, ასე რომ, ზოოპარკისათვის ადგილის მიმატება და ამით პროექტისთვის მომხიბვლელობის შემატებაც ასურდულად მიმაჩნია.

გოგი გვახარია – ვიდრე მომხსენებლები უპასუხებდნენ შეკითხვას, დარბაზიდან ხომ არ გაქვთ პასუხის გაცემის სურვილი. რაც შეეხება ველოსიპედებს, რამხელა პროპაგანდაც არ უნდა გაუწიოთ, თბილისის ისეთი ქალაქია, აქ ველოსიპედებით ვერ ივლი, ამიტომ გავითვალისწინოთ რეალობა.

მანანა ქოჩლაძე, „მწვანე ალტერნატივა“ – ფინანსებს რაც შეეხება, გვაქვს მერიიდან ინფორმაცია, რომ ამ პროექტისთვის ქალაქის ბიუჯეტიდან 30 მილიონი ლარია გამოყოფილი. მესმის, რომ ძალიან ცოცხალი პროექტია და ბევრი რამ მუშაობის პროცესში შესაძლოა, შეიცვალოს. კოლექტორის აშენებაზე საუბრობდით. ეს ძალიან კარგია, მაგრამ ვერ ვხვდები, გზის პროექტს და მის ფინანსურ ხარჯთაღრიცხვას როგორ ებმება ეს საკითხი.

რაც შეეხება მდინარე ვერეს, ის მართლაც ძალიან ცუდ დღეშია და მას უკვე ვეღარ გადაარჩენს კოლექტორი, ვიყოთ გულწრფელები. აქ საჭიროა გამწმენდი ნაგებობები. მდინარე ვერეში წამში 2 კუბური მეტრი შემოდის და 5 კუბური მეტრი გადის, რაც ძალიან დიდი მატებაა, თბილისის ფარგლებს რომ გაივლის.

ბ-ნო ლადო, როდესაც ქალაქის გენერალური გეგმა მომზადდა, ვიფიქრე, რომ ახლა მაინც ვინმეს გაახსენდებოდა მდგრადი ტრანსპორტის პოლიტიკის შემუშავება. თუ ქალაქის სატრანსპორტო პოლიტიკა ზოგადად არ შეიცვლება, ვერც ერთი ახლადგაყვანილი მაგისტრალი ქალაქის პრობლემებს ვერ გადაჭრის.

თამაზ შილაკაძე – გეთანხმებით, ჯერ უნდა შემუშავდეს ქალაქის სატრანსპორტო გეგმა და მერე უნდა აშენდეს ახალი უბნები. მე რომ მკითხვით, თბილისში სახლების 30% უნდა დაინგრას, გაკეთდეს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემა და მერე თავიდან დაიწყოს მშენებლობა.

ლადო ვარდოსანიძე – საქართველოს კანონმდებლობა განსაზღვრავს დასახლებათა სამ ტიპს: სოფელს, დაბას და ქალაქს, ასე რომ ვაქვს სოფლის განმარტება.

რაც შეეხება ტრანსპორტის საკითხს, ჩვენთან მუშაობდნენ გერმანელი სპეციალისტები და მათ დაასკვნეს, რომ ჩვენი მთავარი პრობლემაა მენეჯმენტი, მართვა. მათი აზრით, თბილისის დღევანდელი საგზაო ქსელი შესაძლოა, გაცილებით მეტს იტანდეს, ვიდრე წარმოგვიდგენია, საუბარია მენეჯმენტზე.

ნინო დათაშვილი, თეოლოგი – მოსახლეობაში ამ ტრასის მიმართ ძალიან დიდი ინტერესი, დიდი მადლობა, რომ ასე დეტალურად წარმოგვიდგინეთ ტრასის სქემა და გვითხარით, რომ ის მზიურზე არ გაივლის. მაინტერესებს, თუ ეს მოკლე გზა იქნება, მაშინ ყველა ამ გზით ივლის და გადაიტვირთება და რა იცვლება ასეთ შემთხვევაში?

ასევე მაინტერესებს, კიდევ თუ არის უკმაყოფილება მოსახლეობაში.

თამაზ შილაკაძე – როგორც უკვე მოგახსენეთ, საბოლოო ვარიანტის მიხედვით, მზიურს არ ვეხებით, მხოლოდ ერთ პატარა ადგილას, ისიც გვირავით, და ზემოდან ეს ადგილი მწვანე საფარით იქნება დაფარული.

რაც შეეხება თქვენს შეკითხვას, ამ გზის მეშვეობით გადანაწილდება წყნეთიდან და ბაგებიდან მომავალი ტრანსპორტი, რომელიც ტვირთავს ჭავჭავაძის გამზირს. ნაწილობრივ ეს აისახება ფალიაშვილის ქუჩაზეც, სადაც დღეს კატასტროფული მდგომარეობაა. არსებული სიტუაციიდან ეს ერთადერთი გამოსავალია. დოლიძისა და ხილიანის ქუჩების გაგრძელებაზეც

ვეფრობდით, მაგრამ იქ ყოველ ნაბიჯზე ვაწყდებით ახალ სახლებს, რაც შეუძლებელს ხდის ამ გეგმას.

ეს არის არქიტექტორების კორპუსი. ამ სახლის წინ არის მათი ეზო, ეზოს შემდეგ – ზოოპარკი და ამის მერე მდინარე. აქედან მათ სახლამდე დაახლოებით 200 მეტრია და მათ უნდათ, რომ გზამ აქ გაიაროს და არა მათ სახლთან უფრო ახლოს. მათი წარმომადგენლები მოვიდნენ ჩემთან ამ მოთხოვნით. მაგრამ მათ სურვილს ვერ შევასრულე, იმიტომ რომ ამ შემთხვევაში წინ გვხვდება მაღლივი კორპუსები, რომელთა ჩაჭრაც წარმოუდგენელია, ისევე როგორც „მომავლის სკოლის“ გაუქმება. ამიტომ ამ ორი ვარიანტიდან მაინც მეორეზე შევჩერდით, რომელიც იწვევს არქიტექტორების სახლის ბინადრების უკმაყოფილებას.

ვახტანგ კასრელაშვილი – რამდენი საპროექტო ჯგუფი მონაწილეობდა ტენდერში და რა კრიტერიუმებით გაიმარჯვა თქვენმა პროექტმა? მრჩება შთაბეჭდილება, რომ ეს ძალიან ლოკალური პროექტია და არ იმოქმედებს მოძრაობის განტვირთვაზე მთელი ქალაქის მასშტაბით, არ ზის მთლიანი ქალაქის კონტექსტში.

მზიურზე უკვე ბრძანეთ. ძალიან მნიშვნელოვანია ზოოპარკის თემა, რომელზეც ამბობენ, რომ მისი გადატანა თბილისის ზღვაზე იგეგმება.

გოგი გვახარია – ზოოპარკის თბილისის ზღვაზე გადატანა რითია ცუდი? არგუმენტები მაინტერესებს, სადაც ახლა არის, იქ რატომ უნდა იყოს?

ვახტანგ კასრელაშვილი – მე ტენდერთან დაკავშირებით ვარ უკმაყოფილო. თბილისში მიმდინარე ტენდერების მიმდინარეობა გაუმჭვირვალეა, საზოგადოება არ ფლობს მათზე ინფორმაციას. დისკუსიები მხოლოდ პროექტების დამტკიცების შემდეგ იწყება.

თამაზ შილაკაძე – ტენდერი ცხადდება გაზეთში. გაზეთის საფუძველზე შეაქვს განაცხადი ყველას, ვისაც აქვს ტენდერში მონაწილეობის სურვილი. გაზეთში არის მოთხოვნა, რომ ტენდერში მონაწილემ წარმოადგინოს, თუ რა გაუკეთებია აქამდე. ალბათ ჩვენი ინსტიტუტის მიერ უკვე განხორციელებული სხვა პროექტები იყო იმის საფუძველი, რომ ამ ტენდერში ჩვენმა პროექტმა გაიმარჯვა. შეფასება ხდება ტექნიკური მონაცემებისა და ფასის მიხედვით. ტენდერში სამმა ინსტიტუტმა მიიღო მონაწილეობა. თუ ეჭვი გეპარებათ ტენდერის გამჭვირვალობაში, შეგიძლიათ გაეცნოთ მასალებს, თუ რა წარადგინა თითოეულმა ამ ინსტიტუტმა. ამის შემდეგ შეძლებთ შეფასებას, მიკერძოებული იყო თუ არა ჟიური პროექტების შეფასებისას.

სხვათა შორის, ამის შემდეგ კიდევ ერთ ტენდერში მივიღეთ მონაწილეობა, აქ ოთხი ქუჩის, მათ შორის, ჯიქიას ქუჩის რეაბილიტაციაზე იყო საუბარი, მაგრამ ვერ გავიმარჯვეთ.

პაატა საბელაშვილი, ფონდი „ინკლუზივი“ – მე არც ურბანისტი ვარ, არც გარემოს დამცველი, მაგრამ როგორც ამ ქალაქის მაცხოვრებლისთვის, ჩემთვის ძალიან მნიშვნელოვანია ეს თემა. მაინტერესებს, გაკეთდა თუ არა გარემოზე ზემოქმედების შეფასება და მისი შედეგები თუ არის ხელმისაწვდომი. მერიის საიტზე, ეს პროექტი არ არის დეტალურად აღწერილი. ყველას, შესაძლოა, არ შეეძლოს მზიურში მისვლა ამ პროექტის გასაცნობად. რატომ არის მასზე ინფორმაცია ასე ხელმიუწვდომელი?

და კიდევ ერთი, საბოლოოდ, მაინც გაუგებარი დარჩა, რას მუხტავს ეს გზა, რომელ ქუჩებს განტვირთავს ამ გზის გაყვანა?

და მესამე – რატომ უნდა უკავშირდებოდეს კოლექტორის აშენება ამ გზის გაყვანას?

გოგი გვახარია – აქ, სამწუხაროდ, არ არის ის ადამიანი, რომელმაც ამ კითხვებზე უნდა გიპასუხოთ. ამ კითხვებზე მერიის წარმომადგენელს შეუძლია, გაცხეთ პასუხი.

თამაზ შილაკაძე – პასუხი, რასაკვირველია, მერამ უნდა აგოს, რომელმაც ამდენი წლის განმავლობაში არ გააკეთა კოლექტორი. მაგრამ როდესაც მუშაობისას წავაწყდით ამ პრობლემას, დავუკავშირეთ გზის პროექტს.

რაც შეეხება პროექტის ეკოლოგიურ ანგარიშს, ის მომზადებულია და შეგიძლიათ გაეცნოთ.

ვეთანხმები აქ გამოთქმულ აზრს ერთიანი სატრანსპორტო გეგმის შესახებ. თბილისი ივსება ახალ-ახალი გზებით, და ეს პროცესი არ არის მოწესრიგებული. უკეთესი იქნებოდა, ყოფილიყო გენერალური გეგმა, და მასში ჩამჯდარიყო ეს გზა თავისი ინფრასტრუქტურით. ჩემი აზრით, ამ ქუჩის გაყვანა ხელს შეუწყობს მოძრაობის განტვირთვას.

ლევან ასანიშვილი, არქიტექტორი – ბ-ნო ლადო, თქვენ ქალაქი ცოცხალ ორგანიზმს შეადარეთ. წარმოვიდგინოთ, რომ ადამიანს აქვს ვენების შევიწროება და სისხლს ვერ ატარებს. ოპერაციის მეშვეობით მას უნერგავენ ახალ ვენას. მაგრამ ხომ შეიძლება მას ოპერაციის ნაცვლად სისხლის გამათხელებელი საშუალება მივცეთ.

მაინტერესებს, თუ შეიძლებოდა სხვა მეთოდების გამოყენება, რომლებიც ხელს შეუწყობდა დეცენტრალიზაციას და ვაკეში მოძრაობის სხვა საშუალებით განტვირთვას?

ლადო ვარდოსანიძე – ძალიან არ მომწონს ჩვენი ქვეყნის და ქალაქის ურბანისტული პოლიტიკა. მაგრამ შეცდომებს აქ ყველა ერთმანეთს აბრალებს. როგორ ფიქრობთ, დამოუკიდებლობის მიღების შემდეგ, თბილისმა რამდენი არქიტექტორი გამოიცვალა? თხუთმეტი. და ამ ხნის განმავლობაში მუდმივად ვიძიებთ, რა ვის დროს გაკეთდა და შეიცვალა. ამის პარალელურად, სულ ვართ ძიებაში, როგორი მენეჯმენტი უნდა იყოს, პროფესიონალი გვჭირდება თუ კარგი მენეჯერი. ისიც გვყოლია, და ისიც. ვაკე გახდა თვითმკვლელი უბანი ახალი მშენებლობების დაშვებით და ეს პროცესი დღესაც გრძელდება. აქ პრობლემა ბ-ნი თამაზის სფეროში არ არის, ის თავისი საქმის პროფესიონალია. მთლიანად არის გადასახედი პოლიტიკა. რა სახის პოლიტიკა გვაქვს, მხოლოდ ფისკალური? არ შეიძლება მხოლოდ მომხმარებლური მიდგომა არსებობდეს. თუმცა, ეს საკითხები ცოტა სცდება ჩვენი დღევანდელი მსჯელობის საგანს.

გოგი გვახარია – უნდა გავითვალისწინოთ ის, რომ ჩვენს საზოგადოებას ხშირად არ ეძლევა არქიტექტორებთან შეხვედრის საშუალება. მესმის, რომ ბ-ნი თამაზი ყველა შეკითხვას ვერ უპასუხებს, მაგრამ მისი აზრი აქ წამოჭრილ თემებთან დაკავშირებით მაინც საინტერესო იქნება.

თამაზ შილაკაძე – ჩემთვის წარმოუდგენელია, როგორ დაუშვეს ამ მეწყრულ ზონაში მოსახლეობის დასახლება. ეს კორპუსები სტიქიურად არის აშენებული. აუცილებლად უნდა შემუშავდეს ქალაქის სატრანსპორტო სისტემა, 20-30 წლით მაინც.

რუსუდან მირზიკაშვილი, არქიტექტორი – მინდა დავეთანხმო აქ გამოთქმულ აზრს ქირურგიულ ჩარევასთან დაკავშირებით. ბ-ნი თამაზი პროექტის შემსრულებელია და მის ფუნქციებში არ შედის სხვა გადაწყვეტილებების მიღება. ამ მონაკვეთში შესაძლოა, გადაიჭრას კიდევ პრობლემა ამ ტრასის გაყვანით, მაგრამ საინტერესო ის არის, რატომ აცხადებს ქალაქის მერია ტენდერს ამ უბანში გზის გაყვანაზე, რას შეცვლის მთლიანობაში ქალაქის მასშტაბით მისი გაყვანა, რა ტენდენციას ქმნის ასეთი ინიციატივები ქალაქის ურბანულ განვითარებასთან მიმართებაში.

აქ ასევე ითქვა, რომ პროექტირება მიმდინარეობს მშენებლობასთან ერთად. ეს, სამწუხაროდ, არ არის ერთადერთი შემთხვევა. ძალიან ხშირად, როდესაც ხორციელდება

მასშტაბური პროექტები, წინასწარ პროექტის დეტალები ყოველთვის უცნობია, იმიტომ რომ ეტაპობრივად პროექტის განხორციელებას ყოველთვის ახლავს ცვლილებები. დიდ პროექტებზე მუშაობისას, რასაკვირველია, დასაშვებია ასეთი გრადაცია, მაგრამ ვშიშობ, ეს არ იყოს ნაჩქარევი გადაწყვეტილება. ასევე მეჩვენება, რომ ასეთი დაუგეგმაობა და ამ პროექტების კონკრეტულ პიროვნებებთან კავშირი ხშირად უშედეგოდ მთავრდება.

ჩემი აზრით, ამ გზის გაყვანა ებმის კაპიტალის ცენტრალიზაციის საკითხს, რომელიც ძალიან მკაფიოდ იკითხება ქალაქის რუკიდანაც. არავისთვის არ არის უცხო, რომ ვაკე არის ყველაზე პრესტიჟული უბანი და აქ მიმდინარეობს სწორედ კაპიტალის აკუმულირება. ამ გზის გაყვანის შემდეგ, ამ ხეობაში ტოტალური დაუგეგმაობის პირობებში რა ტიპის და ინტენსივობის განვითარებას უნდა ველოდეთ, წინასწარ უცნობია. წლების შემდეგ ამ პროცესმა, შესაძლოა კიდევ ახალი გზის საჭიროების წინაშე დაგვაყენოს.

ცალკე საუბრის თემაა დაგეგმარების და თავად, ცირკულაციის მენეჯმენტიც, თუ როგორ მოძრაობს ტრანსპორტი არსებულ სივრცეში.

გოგი გვახარია – გამაღობთ. მეც ვფიქრობ, რომ ცოტა უცნაურია, აქამდე რომ არ შევხვით ფსიქოლოგიურ მომენტებს. აქ ითქვა, რომ უკვე ფალიაშვილზეც შეუძლებელია ცხოვრება. ამ დროს, ფალიაშვილზე ბინების ფასი სულ უფრო იზრდება. ადამიანებამდე არ მიდის ინფორმაცია არსებული ეკოლოგიური ვითარების შესახებ, წესით, ასეთმა მომენტებმა ფასებზე, ეკონომიკაზე უნდა იმოქმედოს. გამოდის, რომ ჩვენ ახლა ვაკელებს ამ გზის გაყვანით ვუსუფთავებთ ჰაერს და ეს კიდევ უფრო გააძვირებს ბინების ფასს ამ უბანში და ვაკე კიდევ უფრო პრესტიჟული გახდება? ხვალ, როცა ეს ადგილი უფრო ელიტარული გახდება, კიდევ უფრო მეტი მანქანა მოიყრის აქ თავს და ხელახლა დადგება ახალი გზის გაყვანის საჭიროება.

მანანა ქოჩლაძე, „მწვანე ალტერნატივა“ – ამ ტენდენციამ უკვე საბურთალოზეც იჩინა თავი. ვაკე იმიტომ ითვლებოდა ადრე პრესტიჟულ უბნად, რომ სუფთა ჰაერი იყო. პრობლემა ის არის, რომ ჩვენი მშენებლები დღეს მაინც ცდილობენ აქ ბინების გაყიდვას, მაინტერესებს, ვინ ყიდულობს ამ ბინებს. ავიღოთ თუნდაც „არსის“ უბანი, სადაც პატარა სახლებია აშენებული და ახლა ცათამბჯენი შენდება, საინტერესოა, რას უნდა ფიქრობდეს ადამიანი, რომელსაც ზემოდან დაჰყურებენ, რას აკეთებს ის თავის ეზოში. განსხვავებით სხვა ქალაქებისგან, თბილისის გარშემო ასეთი ელიტარული უბნები არ იქმნება, იმიტომ რომ იქ არის ინფრასტრუქტურის პრობლემა. ჩვენი მერია ამაზე არ ფიქრობს.

გოგი გვახარია – მერია შეიძლება ფიქრობს კიდევ, მაგრამ ჩვენ ფსიქოლოგიურ პრობლემაზე ვსაუბრობდით. მერია ხომ ცნობიერებას არ შეუცვლის ხალხს.

მანანა ქოჩლაძე – მართალი ხართ, არც საზოგადოება ფიქრობს ამაზე. ბევრი ვიფიქრე, სად შეიძლებოდა გადასვლა ვაკიდან და ვერ მოვიფიქრე, იმიტომ რომ ვერ აღმოვაჩინე სხვა ადგილი, რომელსაც ახლოს ექნებოდა პარკი. ცოტა ხნის წინ თქვენ ბრძანეთ, რომ მდინარე ვერეს ანალიზი გააკეთეთ. მე ხშირად მომდის ჰაერის არაოფიციალური ანალიზი. ჰაერის ანალიზი, იქ, სადაც არ არის დიდი ხნის ნარგავები, ძალიან მძიმე შედეგებს ავლენს. არის ადგილები, განსაკუთრებით ვაკეში, დილოშიც, რომელშიც გვგონია, რომ ეკოლოგიურად შედარებით უკეთესი ვითარებაა, სადაც ტყვიის შემცველობა ნიადაგში 4-5-ჯერ აღემატება დასაშვებ ნორმას, ჰაერში რამდენია, ზუსტად არავინ იცის. თუმცა, მიუხედავად ამისა, თბილისის მსოფლიოში მაინც აღიარებულია ეკოლოგიურად სუფთა ქალაქად. ამის მიზეზი ის არის, რომ როდესაც მოსახლეობაში ატარებენ გამოკითხვას, ღებულობენ პასუხს, რომ იკვებებიან ეკოლოგიურად სუფთა პროდუქტებით და ცხოვრობენ სუფთა გარემოში. სინამდვილეში, არავინ იცის, რით

ვიკვებებით. თბილისის ბაზრებში ძირითადად მარნეულის პროდუქტი შემოდის, რომელიც ნამდვილად არ არის ეკოლოგიურად სუფთა. მაგრამ არ გვაქვს ხარისხის კონტროლი. ამას ემატება ნეოლიბერალიზმის პოლიტიკაც.

ნინო ლუჯავა, ჰაინრიჰ ბოლის ფონდის სამხრეთ კავკასიის რეგიონული ოფისის პროგრამების კოორდინატორი – ორი კითხვა მაქვს ორივე ბატონთან. პაატა საბელაშვილმა იკითხა, თუ მოხდა იმის დათვლა, რას განმუხტავს ეს არტერია. მე ასევე მაინტერესებს, თუ ჩატარდა მოძრაობის სიმულაცია. გზების გაყვანის დროს, როგორც წესი, მოძრაობის სიმულაცია ხდება ხოლმე ორივე მიმართულებით.

ბ-ნო თამაზ, საუბრის დასაწყისში თქვენ თქვით, რომ თქვენთვის უცნობია, თუ რა ჯდება ეს გზა. მე მჯერა, რომ თქვენთვის საბოლოო თანხა მართლაც უცნობია, თუმცა ჩემთვის გაუგებარია, როგორ შეგიძლიათ დაგეგმოთ პროექტი, რომელიც არ იცით, რა ღირსება.

თამაზ შილაკაძე – როგორ არ ვიცით, რა ღირსება.

ნინო ლუჯავა – მაშინ, მე მაკვირვებს, რატომ არ შეიძლება, ზუსტად დასახელდეს ეს თანხა.

თამაზ შილაკაძე – მიმართეთ მერიას და გეტყვიან.

სოფიკო თოდუა, გაზეთი „24 საათი“ – უკაცრავად, მაგრამ თქვენ კანონი გავალდებულებთ ინფორმაციის გაცემას, მე რომ თქვენთან მოვიდე და მოგთხოვოთ ინფორმაცია, კანონის მიხედვით, ათი დღის ვადაში უნდა მომცეთ ის, წინააღმდეგ შემთხვევაში, მე სასამართლოს უნდა მივმართო.

თამაზ შილაკაძე – მე მოგახსენეთ, რომ მიმდინარეობს პარალელური პროექტირება.

ნინო ლუჯავა – ბ-ნო თამაზ, მაინტერესებს, რა ჯდება გზის მშენებლობა, ამ გზის გაყვანა. ხშირად ვართ იმის მოწმე, როგორ აგებენ თავიდან წინა წელს გაყვანილ გზას. მაინტერესებს, რა რისკები არსებობს ისეთ შემთხვევაში, როდესაც არ არის საბოლოოდ დათვლილი, რა ჯდება მშენებლობა და თუ გაკეთებულია სიმულირება, რა შედეგს გვაძლევს გზის გაყვანა.

თამაზ შილაკაძე – ეს ყველაფერი დათვლილია, სატრანსპორტო სქემაც გაკეთებულია. თუმცა, ვიდრე ეს ტენდერი გამოცხადდებოდა და გავიგებდი მის შესახებ, მრავალი წლის განმავლობაში მიმდინარეობდა საუბარი ამ ორი უბნის, ვაკისა და საბურთალოს განტვირთვის შესახებ. როდესაც გავაკეთეთ სქემა, ვნახეთ, რომ ვაკიდან, სავარაუდოდ, უფრო მეტი ტრანსპორტი წამოვა, დაახლოებით 15-20%, საბურთალოდან – 15%, ან უფრო ნაკლებიც კი. მაგრამ ამას ზუსტად ვერ ვათვლი, ეს პროცენტები, შესაძლოა, ძალიან გაიზარდოს, იმიტომ რომ ეს ინდივიდუალურ ფაქტორზეა დამოკიდებული. ადამიანს ვაკის ბოლოდან დასაწყისამდე ხუთჯერ გაჩერებას, შეიძლება ერჩივნოს, არსად არ გაჩერდეს და ეს 3 კმ და 200 მეტრი გაუჩერებლად გაიაროს. ეს გზა არსად არ იკვეთება, თუ გადაიკვეთება, მხოლოდ ორ ღონეზე. ეკოლოგიურად აქ უნდა გაკეთდეს ბეტონის საფარი, რომელიც ბევრად უფრო სუფთაა, ვიდრე ასფალტო-ბეტონის.

ნინო დათაშვილი, თეოლოგი – აქ დაისვა შეკითხვა, რატომ იგება ეს გზა, მოგახსენებთ თბილისის მერის, გივი უგულავას ნათქვამს. მისი თქმით, ახალი გზების

დაგების მთავარი მიზანი ეკოლოგიური მდგომარეობის გამოსწორებაა, რადგან საცობები ეკოლოგიურად ზიანის მომტანია.

დიმიტრი მოსიაშვილი – ჩემი კითხვა მერიისკენ არის მიმართული, მაგრამ რადგან დღეს აქ არ იმყოფება მერიის წარმომადგენელი, შევეცადოთ, მომდევნო შეხვედრაზე მაინც გავცეთ ერთმანეთს პასუხი. რამ გამოიწვია, რომ „აქტიური დასვენების ზონის“ სტატუსის მქონე ტერიტორიები, რომლებიც არის მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმაზე დატანილი, მერიამ შეუცვალა ამ ტერიტორიებს სტატუსი. რატომ მოუხსნა ეს იურიდიული სტატუსი?

დიმიტრი მოსიაშვილი – ბ-ნო თამაზ, თქვენთანაც მაქვს შეკითხვა, ეკოლოგიური ექსპერტიზის პარალელურად თუ ჩატარეთ კლიმატოლოგიური ექსპერტიზაც? ამას იმიტომ ვკითხულობ, რომ თავის დროზე, როდესაც აიწია გმირთა მოედნის დონემ, ამ ტერიტორიაზე გაჩნდა ე.წ. სმოგი. თუ არის ჩატარებული გამოკვლევა განიავების მხრივ?

თამაზ შილაკაძე – გმირთა მოედნის ქვეშ გვირავით გადის მდინარე ვერე. წყალი დაახლოებით 50 მეტრში უკვე შედის გვირავში. ამის დაგრძელებით ნიშნული ზევით იწევს და განიავება უმჯობესდება ამ 600 მეტრზე. თუმცა, ეს გზა, რასაკვირველია, უფრო მაღალი იქნება, ვიდრე მზიურის ზოგიერთი მონაკვეთი. განიავების საკითხზე ახლაც მუშაობენ სპეციალისტები.

ლადო ვარდოსანიძე – შეკითხვა დაისვა მშენებლობის რისკების შესახებ. არის საშიშროება, რომ ამ გზამ აიკიდოს რაღაც ობიექტები, თუმცა ეს უშუალოდ ამ პროექტანტს არ უკავშირდება. რაც შეეხება მდინარის გვირავში ჩაგდებას, მე ამის მომხრე არა ვარ. მეტსაც გეტყვით, თბილისში გვაქვს მცირე მდინარეების პრობლემა. დღეს თბილისში სამ მდინარეზე მეტს ვერ დამისახელებთ, იმიტომ რომ დავკარგეთ ისინი. დღეს პირიქით, ლაპარაკია გეორესტაურაციის ხერხით ლეღვთახევის გახსნაზე აბანოთუბანში. პატარა მდინარე, მცირე წყლის ნაკადი ბუნების მაღლია, ნახეთ როგორ უვლიან მათ ბალტიისპირეთში.

დღეს ვაკეში „ახალი ქართველები“ სახლდებიან, თუმცა ამის პარალელურად სხვა პროცესიც მიმდინარეობს. უკვე შეიქმნა რამდენიმე ახალი დასახლება ქალაქგარეთ. ეს არის ხვალინდელი დღე. მეტსაც გეტყვით, ხდება სააგარაკე დაბების რეაბილიტაცია და მუდმივ საცხოვრებლად გადაქცევა, ბევრი თბილისელი საცხოვრებლად გადადის მიმდებარე სოფლებში.

არა მგონია, ვინმეს ისე სძულდეს გარემო, როგორც ქართველ კაცს, თავისი ბუნებით, ეთნოფსიქოლოგიით. ეთნოფსიქოლოგია ძალიან მნიშვნელოვანი მომენტია, ურბანული და კონკრეტულად, სატრანსპორტო საკითხების გადაწყვეტის სამი დონე არსებობს: ფიზიკური რეკონსტრუქცია, მენეჯმენტი, მოძრაობის ორგანიზება და სოცილურ-ფსიქოლოგიური. განა ყველა თბილისელს სჭირდება მანქანა, რომელიც ჰყავს? დააკვირდით ჩვენს პრიორიტეტებს. მაგრამ დინამიკა დადებითია. როდესაც ათიოდ წლის წინ ვაკვირდებოდი „სიტყვა და საქმეში“ განთავსებულ განცხადებებს, იქ აქცენტი რკინის კარზე, ვისოსებზე, ჩაშენებულ კარაღებსა და სარდაფებზე კეთდებოდა, დღეს ტენდენცია იცვლება და წერენ კარგ ხედზე, პარკთან სიახლოვეზე. ეს უკვე ჩვენი საზოგადოების წარმატებაზე მეტყველებს. დასავლეთში, დაალოებით 4%-ით მატულობს ბინა კარგი ხედით. თბილისშიც იწყება ეს ტენდენცია, ნელ-ნელა შემოდის ესთეტიკური კატეგორიები. თუ ეს სამივე დონე არ იქნა ერთმანეთთან შეწყობილი, ქალაქში ცხოვრების ხარისხი ვერ გვექნება ისეთი, როგორზეც ვოცნებობთ. ბ-ნმა თამაზმა არქიტექტორთა სახლზე მოგახსენათ. მსოფლიოში გავრცელებული ტერმინია „ნიმბიზმი“, ეს არის ინგლისური სიტყვების აბრევიატურა. როდესაც თავის დროზე რიყეზე ერთი ამბავი ავტეხნეთ, საზოგადოება არ გამოვიდა. ერთადერთი, რაც ბოლო პერიოდში

მასხენდება, შეიქმნა „სამკუთხედის“ სამოქალაქო წინააღმდეგობის კომიტეტი, 2000-ზე მეტი ხელმოწერა შეგროვდა და პატარა წარმატებას მივაღწიეთ, აღარ ვძვრებით მიწისქვეშა გადასასვლელში, რადგან რეგულირებული გადასასვლელი გაგვიკეთეს.

ბ-ნი თამაზი ძალიან მძიმე მდგომარეობაშია პარალელური პროექტირების გამო. ეს არ არის პროექტანტის ოცნება. მუშაობის ასეთი რეჟიმი დამკვეთისგან მოდის და ძალიან ძნელი შესასრულებელია.

დასასრულს შევეხები კანონმდებლობის საკითხსაც. 1999 წელს გამოცემულ კანონში „სავალდებულო სახელმწიფო ექსპერტიზის შესახებ“, მართალია, შეზღუდული იყო ნომენკლატურა პროექტებისა, არ ყოფილა ამგვარი პროექტები, და მხოლოდ საერთაშორისო და ქვეყნის შიდა მაგისტრალები იგულისხმებოდა, მაგრამ არსებობს ნებაყოფლობითი ექსპერტიზა. მე მგონი, ეს აუცილებლად უნდა გაკეთდეს. დღეს დაისვა აქ გარემოზე ზემოქმედების საკითხი, მაგრამ ჩვენი კანონმდებლობის მიხედვით ამ პროექტს არ ეკუთვნის ამ ექსპერტიზის ჩატარება, ტექნიკური რეგლამენტიც კი არ არის კანონში ჩადებული არასტაციონარული დამაბინძურებლისთვის. ამიტომ პრეტენზიები მიმართული უნდა იყოს კანონმდებლებისკენ, ქალაქის ხელმძღვანელებისკენ, მათთან, ვინც დაუწერა ბ-ნ თამაზს გეგმარებითი დავალება და რა თქმა უნდა, ურბანმენეჯმენტის უცოდინრობასთან. გმადლობთ.

გოგი გვაზარია – გმადლობთ. ჩვენი დისკუსია დასრულდა. ჩემი აზრით, ეს ის თემაა, რომელზეც მომავალში აუცილებლად გავაგრძელებთ საუბარს.