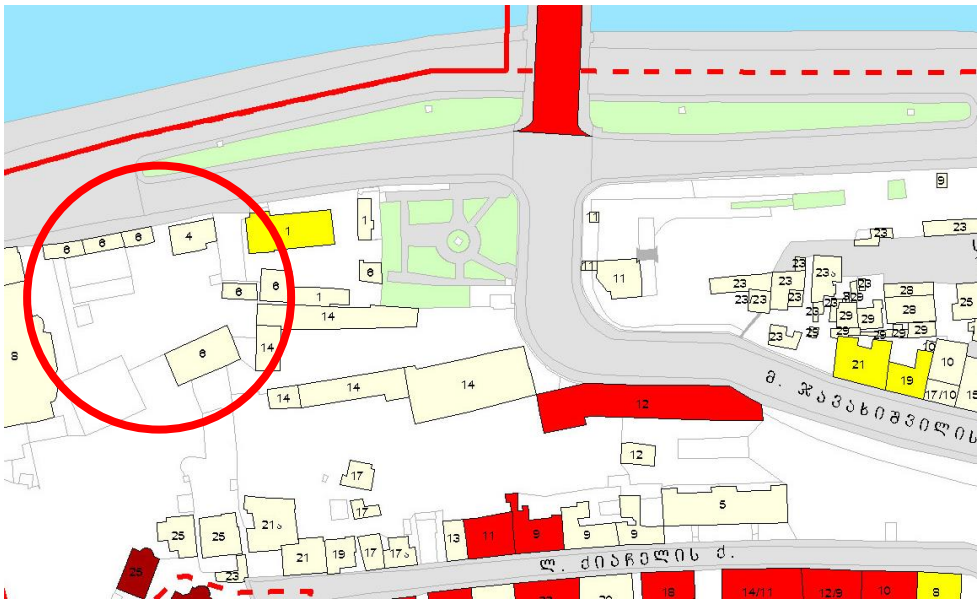
საპროექტო ტერიტორიის ისტორიულ-არქიტექტურული კვლევა

სანაპიროს ქუჩა №6

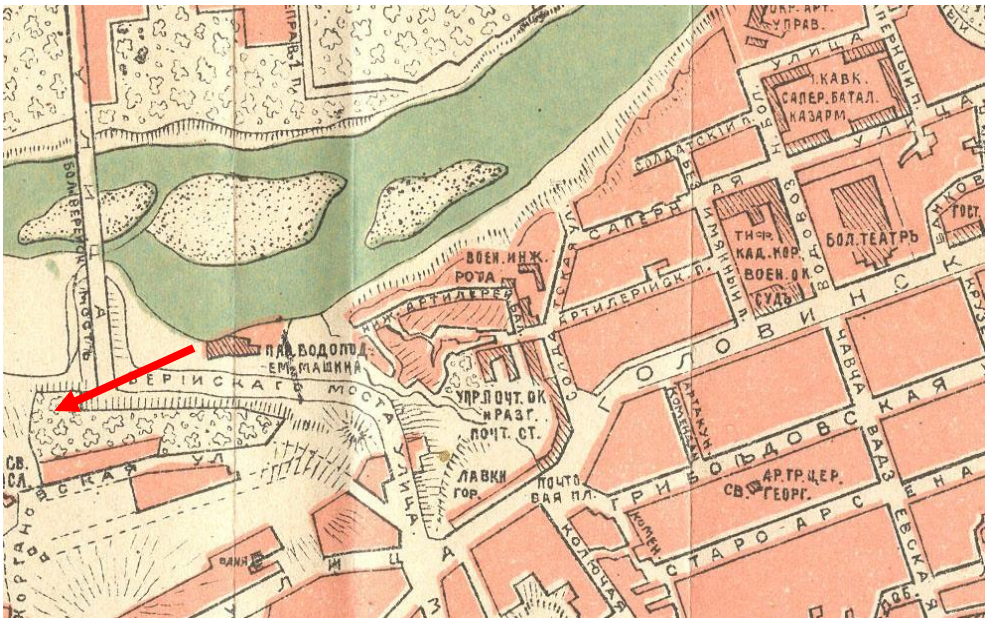


თბილისი
2019, აპრილი

განსახილველი საკვლევი ტერიტორია მარჯვენა სანაპიროს №6-ში მდებარეობს. ეს ადგილი ისტორიულად ვერის უბანს ეკუთვნის, თუმცა ისტორიული განაშენიანება რუკების მიხედვით ამ ადგილას ფაქტობრივად წყდება, რადგანაც XX საუკუნის დასაწყისში აქ მხოლოდ №1 ღვინის ქარხნის შენობა, სარდაფები და მის წინ ბაღის ტერიტორია იკვეთება.



საკვლევი ტერიტორიის სიახლოვეს მიხეილ ჯავახიშვილის (ყოფილი ვერის, მოგვიანებით ელბაქიძის) დაღმართი რუსთაველის პროსპექტიდან მტკვრისკენ ქვაფენილად ეშვება, შემდეგ უხვევს მარჯვნივ და ერწყმის გალაქტიონის (ყოფ. ელბაქიძის, იგივე ვერის) ხიდს, რომლითაც მტკვრის მარცხენა სანაპიროს უკავშირდება. ეს ქუჩა და ხიდი სადღეისოდ ქალაქის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო არტერიაა.


ВОЕН. ИНЖ. РОТА
ПАР. ВОДОПОД. ЕМ. МАШИНА
УПР. ПОЧТ. ОК
ПОЧТ. СТ.
ЛАВКИ
ГОР.
ПОЧТОВАЯ ПЛ.
ГРИБОЕДОВСКАЯ
СТАРОАРС
ЕВСКАЯ
ЧАВЧАВАДЗЕ
ЛОЛОВИНСК
ТЕАТР
БОЛ. ТЕАТРЪ
ТНФР. КАД. КОР.
ВОЕН. ОК. СУДЪ
САПЕРНАЯ
АРТИЛЛЕРИЙСК.
ГОСТ.
ВЕРИСКАГО МОСТА
ВЕРИСКАЯ УЛ.
ВЕРИНСКАЯ
ВЕРИНСКАЯ ПЛ.
ВЕРИНСКАЯ УЛИЦА
ВЕРИНСКАЯ ПЛОЩ.
ВЕРИНСКАЯ ПЛ.
ВЕРИНСКАЯ УЛИЦА
ВЕРИНСКАЯ ПЛОЩ.
ВЕРИНСКАЯ УЛИЦА

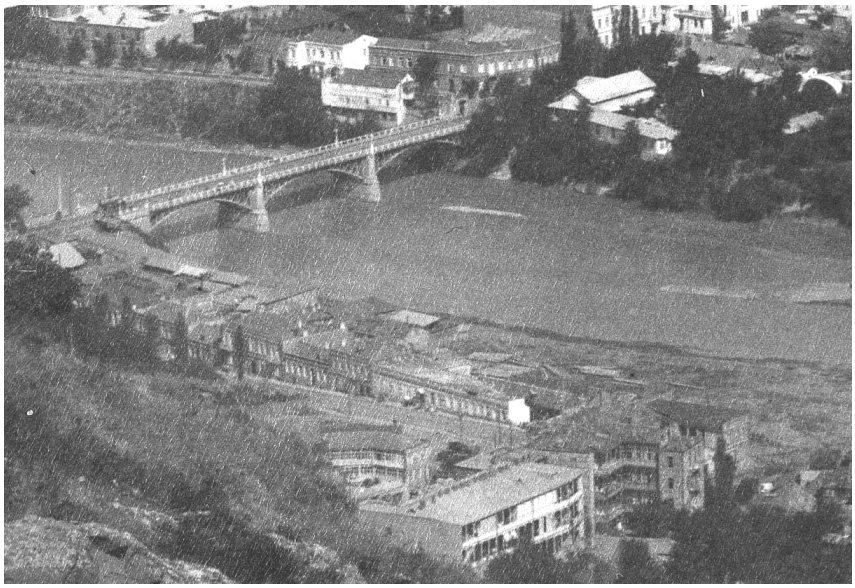
ვერა, იგივე ვერე, დღეს თბილისის ერთ-ერთი ცენტრალური უბანია. ძველად აქ, მდინარე ვერეს ქვემოწელზე, განლაგებული სოფელი ვერე ქალაქს ჩრდილო-დასავლეთიდან გარეთუბნის შემდეგ ესაზღვრებოდა. ისტორიულად ეს ტერიტორია გაბაშვილების მამულს წარმოადგენდა. XVIII ს-ში ვერე შემოიფარგლებოდა სამხრეთიდან გაბაანთ ხევით, დასავლეთიდან – სემიონოვკის დასახლებით, ჩრდილოეთიდან – საბურთალოთი, აღმოსავლეთიდან – მტკვრით. ვახუშტი ბაგრატიონის ცნობით ვერეს ადრე სკვირეთი რქმევია. დროთა განმავლობაში სკვირეთი (სკორეთი) და ვერე კრებითი სახელი ხდება და აერთიანებს საკმაოდ ვრცელ ტერიტორიას.

ვერა თბილისს ოფიციალურად XIXს-ის 70-იან წლებში შემოუერთდა. 1880-იან წლებში ქალაქის ეს უბანი უკვე მჭიდროდ არის განაშენიანებული. მიკროუბნის ქუჩათა სტრუქტურა, ნათლად ჩანს თბილისის სხვადასხვა დროინდელ გეგმებზე. 1904-13 წლის თბილისის გეგმებზე მოცემული უბანი ქალაქის I ნაწილს – ვერას ეკუთვნის. აქ უკვე ჩამოყალიბებულია ქუჩათა მეტ-ნაკლებად რეგულარული ქსელი. დღევანდელი რესპუბლიკის მოედნის ადგილზე ვხედავთ „არტილერიისკაია ბალკას“, ასევე სამხედრო, სარაკეტო, საზარბაზნე ქუჩებს. აქვე ახლოს (რუსთაველის მოედნის ადგილზე) იყო „მოსკოვის ზასტავა“, ასევე მესანგრეთა ქუჩა (თაბუკაშვილი). ამგვარად ცარიზმის პერიოდში ვერის უბნის ეს ნაწილი მნიშვნელოვან სამხედრო დანიშნულების მიკროუბანს წარმოადგენდა.



მიხეილ ჯავახიშვილის დაღმართი XXს-ის 40-იან წლებში წარმოიქმნა. თავდაპირველად მას ვერის დაღმართი, 1923წ-დან კი ელბაქიძის დაღმართი დაერქვა, ხოლო, 1955წ-დან მ. ჯავახიშვილის სახელი ეწოდა. ვერის დაღმართით მეთულუხჩეები

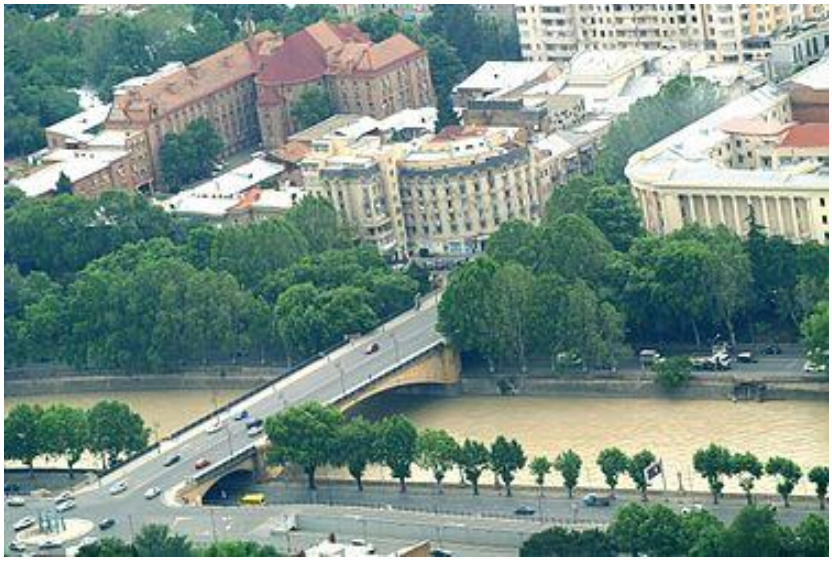
ქალაქში წყალს ეზიდებოდნენ, ხოლო მტკვრის მიმდებარე ფერდობები ნაგავსაყრელად იყო გამოყენებული. ვერის ხიდის აგების შემდეგ 1883წ გაიყვანეს კონკის ხაზი, 1905 წლიდან – ელექტროტრამვაის ხაზი. დაღმართის გაყოლებაზე აიგო მრავალი შენობა და იგი იქცა მტკვრის მარჯვენა და მარცხენა სანაპირების დამაკავშირებელი მძლავრი განივი მაგისტრალის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მონაკვეთად.



XIX ს-ის 60-იანი წლებიდან საგრძნობი გახდა ხიდების უკმარისობა მტკვარზე, რაც გამოწვეული იყო ქალაქის ზრდით, მრეწველობის და ვაჭრობის განვითარებით, რკინიგზის მშენებლობით, ახალი უბნების აღმოცენებით მდინარის ზედა დინებაზე. არსებული რამდენიმე ხიდი კი საკმაოდ დიდი მანძილით იყო დაცილებული ერთმანეთისგან. 1885 წელს გაიხსნა ახალი ვერის ხიდი.



ძველი ვერის ხიდი, ახლანდელი გმირთა მოედანის ადგილზე მდებარეობდა, ხოლო ახალი ქვის ბურჯებზე გადებულ ლითონის ფერმებზე მოწყობილ ფიცარფენილს წარმოადგენდა. იგი დააპროექტა ქალაქის არქიტექტორმა, ინჟინერმა უმანსკიმ ვერის ხიდის მნიშვნელობა განსაკუთრებით გაიზარდა მას მერე, რაც ახალი ქუჩა – ვერის (აწინდელი მ. ჯავახიშვილის) დაღმართი გაიჭრა. ამით უახლოესი კავშირი დამყარდა გოლოვინის პროსპექტს, ვერის ვრცელ უბანსა და მარჯვენა ნაპიროს უბნებს და რკინიგზის სადგურს შორის. ვერის ხიდი, რომლის სიგანე 10 მეტრს არ აღემატებოდა, ვეღარ აკმაყოფილებდა თანამედროვე მოთხოვნებს და 1951 წელს დაიწყეს ახალი სამმალიანი ელბაქიძის ხიდის მშენებლობა (ახლა გალაქტიონის), რომელიც 1952 წლის დეკემბერში დამთავრდა (ინჟ. გ. ჩომახიძე, არქ. მ. მელია).



ხიდის მიმდებარე ტერიტორია სანაპიროს გრძივი განვითარების პროექტის ნაწილია. უკანასკნელ პერიოდში მიმდინარე ინფრასტრუქტურულმა პროექტებმა (ჩქაროსნული ტრასა, გვირაბი და სხვ.) ამ მონაკვეთს მნიშვნელოვნად უცვალა სახე.

ძველი განაშენიანებიდან მტკვრის მარჯვენა სანაპიროს ერთ მხარეს მხოლოდ ყოფილი ღვინის ქარხნის ტერიტორიაზე არსებული ნაგებობები და მის წინ ყოფილი ავტოსადგურის სტალინური სტილი ერთსართულიანი ნაგებობა დარჩა. პავილიონის ტიპის თაღოვანი გალერეით გახსნილი მოცულობა დამახასიათებელი ნიმუშია 40-იანი წლების საბჭოთა არქიტექტურისთვის და მიუხედავად იმისა რომ არა აქვს მინიჭებული ძეგლი სტატუსი მნიშველოვანია მისი ისტორიული და ესთეტიური ღირებულება და შესაბამისად მისი შენარჩუნება ქალაქის კულტურული მემკვიდრეობისთვის.



ავტოსადგურის შენობის მიმდებარე მიწის ნაკვეთი, რომელიც სანაპიროს №6 არის რეგისტრირებული ფარმაკოლოგიურ კომპანია „ჯი-პი-სი“-ს კუთვნილებაშია და უკვე ათეული წლების განმავლობაში მათი საოფისე შენობებით არის განაშენიანებული. შედარებით მსხვილი სამსართულიანი მოცულობა ე.წ. „პოსტმოდერნისტულ“ სტილში მინის ჩანართებითა და დამახასიათებელი თაღოვანი გადახურვით ზედ სანაპიროსკენ არის განთავსებული, ხოლო დანარჩენი ერთ და ორსართულიანი ნაგებობები ვრცელი მიწის ნაკვეთის მთელ ტერიტორიაზეა გადანაწილებული.

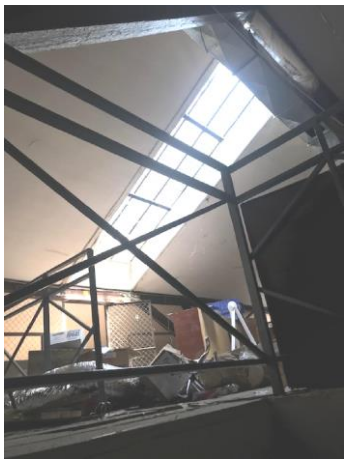




როგორც სანაპიროსკენ მიმართულ შენობას, ასევე ეზოს სიღრმეში არსებულ ნაგებობებს ისტორიულ-არქიტექტურული ღირებულება არ ახასიათებთ. ისინი სხვადასხვა დროს და სხვადასხვა მიზნით აშენებული შენობებისგან შემდგარი განაშენიანებაა, რომელსაც ანსამბლურობა არ გააჩნია. აღსანიშნავია, რომ ეზოს სიღრმეში ფიჩვების რიგის უკან განთავსებული ერთსართულიანი ნაგებობა აშკარად

XX საუკუნის დასაწყისამდეა აგებული და სავარაუდოდ ამ მიწებზე ადრე არსებული ღვინის ქარხნის ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთი შემადგენელი დამხმარე ნაგებობაა, რომელსაც დღესდღეობით ისტორიული იერსახე და აუთენტური ინტერიერი აღარ გააჩნია.





დასკვნა და რეკომენდაციები

სანაპიროს №6-ში არსებული მიწის ნაკვეთი მასზე არსებული შენობა - ნაგებობებით კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონის ფარგლებში არის მოქცეული შესაბამისად მისი განაშენიანება ან რეკონსტრუქცია უნდა მიესადაგოს დაცვითი ზონის მიმართ კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის კანონის მოთხოვნებს, კერძოდ:

- მიწის ნაკვეთზე ფიქსირებული შენობა - ნაგებობები არ წარმოადგენენ ისტორიულ-არქიტექტურულ მემკვიდრეობას და შესაბამისად მათი დემონტაჟი და ჩანაცვლება ქალაქისათვის შესაფარისი მაღალი ხარისხის არქიტექტურით სასურველად მიმაჩნია.
- მიწის ვრცელი ნაკვეთის განაშენიანებისას გასათვალისწინებელია ორი ფაქტორი: მიმდებარედ არსებული ისტორიული ავტოსადგურის შენობის მასშტაბი და იერსახე და ბუნებრივი რელიეფი ნაკვეთის უკანა მხარეს.
- საპროექტო წინადადებაში სანაპიროსკენ მიმართული მოცულობა უნდა მიესადაგოს არსებული ისტორიული შენობის სიმაღლეს - არაუმეტეს ორი სართულისა,. ხოლო მისი იერსახე სასურველია იყოს ფონური ხასიათის, მაღალხარისხიანი, თანამედროვე მასალებით შექმნილი.

- შედარებით მაღალი ნაწილი (4-5 სართული) შესაძლებელია განთავსდეს ეზოს სიღრმეში არსებული ბუნებრივი რელიეფის მიხედვით.
- ახალმა მოცულობამ არ უნდა გადაფაროს ლეო ქიაჩელის ქუჩის განაშენიანების აღქმის სივრცითი არეალი.
- პროექტისათვის აუცილებელია მიწის ნაკვეთზე მდებარე მრავალწლინი ხე-ნარგავების შენარჩუნების ღონისძიებების დასახვა.

ხელოვნებათმცოდნე  ლალი ანდრონიკაშვილი