

მაია ჩიჩილეიშვილი

ხელოვნებათმცოდნეობის დოქტორი, ბათუმის
შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
ნიკო ბერძენიშვილის ინსტიტუტის უფროსი
მეცნიერი თანამშრომელი; ბათუმის ხელოვნების
სახელმწიფო სასწავლო უნივერსიტეტის პროფესორი
ელ-ფოსტა: maia.chichileishvili@bsu.edu.ge
ORCID: 0009-0002-2030-9948

აბსტრაქტი: ბათუმის ტერიტორიაზე უძველესი დასახლების ნაშთები თანამედროვე ქალაქის ჩრდილოეთით მდებარე „ბათუმის ციხის“ ნანგრევებში შემოგვინახა. ბათუმის ახალი, საქალაქო ტიპის განაშენიანების წარმოშობა XIX საუკუნიდან საზღვაო ნავსადგურის ჩრდილო-დასავლეთით – ყურის მიმართულებით გადანაცვლებასთანაა დაკავშირებული. ამ პერიოდიდან, ბათუმის ურბანული განვითარება, გეოგრაფიული მდებარეობის გათვალისწინებით, რეგულარული დაგეგმარების პრინციპით წარიმართა. ბათუმის განაშენიანება არ ეფუძნებოდა წინასწარ შედგენილ გეგმებს. იგი განსაზღვრული იყო არა ერთიანი, მთლიანი მხატვრულ-ხუროთმოძღვრული განვითარების იდეით, არამედ, ზოგადად, იმპერიის ქალაქებისათვის დამახასიათებელი რეგლამენტაციის წესებითა და ნორმებით. ბათუმის ძველი უბნები ჩამოყალიბდა მონესრიგებული კვარტალური სტრუქტურის მქონე პერიმეტრის ზოლზე განვითარებული ურბანული ქსოვილის სახით. ქალაქის გეგმიანი რეკონსტრუქციისა და განაშენიანების პროცესები საბჭოთა პერიოდს უკავშირდება. 1927, 1933, 1956, 1986 წლებში შედგენილი გეგმის პროექტები წარმოადგენდა ქალაქის განაშენიანებისა და კეთილმოწყობის ძირითად სახელმძღვანელო დოკუმენტებს. 2008 წლიდან ბათუმი სწრაფად ვითარდება. არქიტექტურა ტურიზმის პოლიტიკის ნაწილი გახდა, თუმცა ქალაქის კულტურული მემკვიდრეობის რეაბილიტაციისა და ახალი განაშენიანების „კონცეფცია“ წინააღმდეგობაში აღმოჩნდა ბათუმის რეგულირებადი გეგმარების, წესრიგის, ზომიერი მასშტაბის, კამერული სივრცისა და გარემოსთან შერწყმის ტრადიციულ პრინციპებთან.

ბოლო წლებში გამოიკვეთა ბათუმის ეკონომიკური განვითარების ძირითადი მიმართულებები – საპორტო-სატრანზიტო ფუნქცია და ტურისტული სექტორი, რომელშიც ქალაქის ისტორიული ნაწილი ინარჩუნებს ტურისტული მიზიდულობის ცენტრის მნიშვნელობას და საჭიროებს განსაკუთრებულ ყურადღებას რეაბილიტაციისა და მოვლა-პატრონობის თვალსაზრისით. თანამედროვე მოდერნიზებული განაშენიანებისათვის კი მნიშვნელოვანია ლოკალური გეგმების, მასშტაბების, სიმაღლეებისა და სიმჭიდროვის შეზღუდვის რეგულაციების შემოღება. ქალაქის წინაშე ისევ დგას სივრცითი განვითარების სტრატეგიული ხედვის შემოთავაზების, ისტორიული ბირთვის შენარჩუნების, რეგულარული გეგმარების დაცვისა და დაბალანსებული, მხატვრულად გამომსახველი თანამედროვე არქიტექტურული გარემოს შექმნის ურთულესი ამოცანა.

საკვანძო სიტყვები: ბათუმი, არქიტექტურა, განაშენიანების გეგმა, გამონგევები.

* * *

შესავალი: თანამედროვე ბათუმის ჩრდილოეთით, მდინარე ყოროლისთავის ზღვასთან შეერთების ადგილას მდებარე ე.წ. თამარის ციხის ნანგრევებში დასახლების უძველესი კულტურული ფენები შემოგვინახა. ცხოვრება აქ I ათასწლეულის დასაწყისიდან ჩქეფდა, ხოლო ანტიკურ ხანაში

უკვე საქალაქო დასახლება არსებობდა. ციხე-სიმაგრის მდებარეობა ხელს უწყობდა საზღვაო და სახმელეთო გზების გაკონტროლებას, რის გამოც საფორტიფიკაციო ნაგებობა ფუნქციონირებდა შუა საუკუნეებშიც. ბათუმის „თამარის ციხის“ ნაშთები გაიგივებულია იმპერატორ იუსტინიანეს მიერ ლაზიკაში აგებულ ლოსორიონის სიმაგრესთან, რომელიც, პროკოპი კესარიელის (VI ს) ცნობის თანახმად, შავი ზღვის სანაპიროზე აფსაროსის ციხესა და პეტრას შორის მდებარეობდა. ამ ციხეს უნდა გადაეკეტა ლაზიკიდან სამხრეთი შავიზღვისპირეთისკენ მიმავალი გზა (Леквинадзе, 1967: 505-510; Леквинадзе 1973:169-186). მწირი ისტორიული ცნობებისა და არქეოლოგიური მონაპოვრის ანალიზის საფუძველზე არქეოლოგიურ-არქიტექტურული ძეგლი – „ბათუმის ციხე“ – ავლენს კავშირს უძველესი პერიოდის კოლხურ დასახლებასთან, რომაულ-ბიზანტიურ და შუა საუკუნეების ქართულ საფორტიფიკაციო-სასიმაგრო სისტემებთან. მრავალგზის გადაკეთების მიუხედავად, თვალსაჩინოა რომაული და ადრეიზანტიური სიმაგრეებისათვის დამახასიათებელი თავისებურებანი – სწორკუთხა გეგმარება, ქვისა და აგურის მონაცვლეობით შედგენილი კედლების წყობა და გვიანი შუა საუკუნეების კედლების გამაგრებისათვის გამოყენებული ნახევარწრიული კონტრფორსების სისტემა (ინაიშვილი, 2009:153-156). XIX საუკუნის მკვლევარ-მოგზაურთა (ა.დიუბრე, დ.ბაქრაძე, ა.ფრენკელი, ჟ.მურიე და სხვ.) ნაშრომების მიხედვით, ბათუმის ციხეს ამ დროისთვის არ ჰქონდა საფორტიფიკაციო დანიშნულება (ბაქრაძე, 1987:23; ფრენკელი, 2012:78-79,225).

XIX საუკუნის დასაწყისის ქალაქი კომპაქტურობას მოკლებული, მთავარი სავაჭრო ცენტრის – ბაზრის მქონე სოფლური ტიპის დასახლებაა. ბათუმის ახალი, საქალაქო ტიპის განაშენიანების წარმოშობა ჩრდილო-დასავლეთით – ყურის მიმართულებით საზღვაო ნავსადგურის გადანაცვლების პროცესთანაა დაკავშირებული.

მეთოდები: ნაშრომის კვლევის მეთოდები ემყარება საისტორიო წყაროების – პრესის, ფოტომასალების, სამეცნიერო ლიტერატურის, საარქივო დოკუმენტების ანალიზს, ქალაქის ავთენტური ნაწილის გრაფიკული მონაცემების შეჯერების შედეგებს.

მსჯელობა: XIX საუკუნის პირველ ნახევარში თურქეთის მხრიდან კოლონიზაციის მიზნით განხორციელებული პროექტები ბათუმის ყურის მიმდებარე ტერიტორიების ათვისებისაკენ იყო მიმართული. საუკუნის დასაწყისში, ჭაობების ამოშრობის მიზნით, გათხრილი იყო არხები, რომლითაც წყალი ზღვაში ჩაედინებოდა. 1861 წლის დასასრულს ქალაქ ბათუმში დაწყებულ იყო ხის ნავმისადგომის მშენებლობა (Yildiztaş, 2021: 289). 1863 წლის სულთნის ფირმანით დაგეგმილი იყო ახალი ქალაქის გაშენება ნავსადგურის ჩრდილო-დასავლეთით და ამისთვის 12 არშინის სიგანის (8,5 მ) ქუჩების გაჭრა, შუაში მეჩეთის, ხოლო ზღვის ზოლში კი ციხე-სიმაგრეების აგება. საქალაქო შენობების, მეჩეთისა და საპყრობილის ასაგებად გამოგზავნილ იქნა მშენებელი ოსტატი ჰაჯი დიმიტრი. ოსმალური მმართველობის დროს, XIX საუკუნის 60-70-იან წლების ახალდაარსებულ უბნებში – „აზიზიე“ და „ნურიე“, გამოიკვეთა რეგულარული დაგეგმარების ჩანასახი (ლილუაშვილი, 2019:158-160).

1878 წლიდან აჭარა რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში გადადის. ამავე წლის გეგმის მიხედვით, ქალაქ ბათუმის საზღვრები მოიცავდა ტერიტორიას ამჟამინდელი ნ.ბარათაშვილის, ი.ჭავჭავაძისა და ი.გოგებაშვილის ქუჩებსა და სანაპირო ზოლს შორის. ფრაგმენტულად იყო დასახლებული ბარათაშვილის ქუჩის დასავლეთით მდებარე სივრცეები.

1888 წელს, ბათუმისათვის ქალაქის სტატუსის მინიჭების შემდეგ, ინჟინერ ნ.დაკიშვიჩის მიერ შედგენილ იქნა ქალაქის გენერალური გეგმა (1887-1889 წლები), რომლითაც გათვალისწინებული იყო ქუჩების გაფართოებისა და ტერიტორიების ზრდის ტენდენცია სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით (ამჟამინდელი ს.ხიმშიაშვილი, ა.პუშკინის, პ.მელიქიშვილის, გ.ბრწყინავლის, ა.გრიბოედოვისა და ი.ჭავჭავაძის ქუჩებს შორის მდებარე ტერიტორიებზე). ახალი განაშენიანება დაპროექტებული იყო შედარებით უფრო გამსხვილებული სწორკუთხა კვარტლების სახით, რაც, თავის მხრივ, ადასტურებდა, რომ დაუმტკიცებლობის მიუხედავად, ნ.დაკიშვიჩის გეგმის ზოგიერთი ასპექტი მომავალში მაინც იქნა გათვალისწინებული (კომახიძე, 2000:127-130). 1889 წელს გ.რჩე-

ულიშვილის მიერ, ქუთაისის გენერალ-გუბერნატორის დავალებით შედგა ბათუმის განვითარების კიდევ ორი გეგმა, რომელიც სანაპიროსა და მთის ზოლის გარდა, მოიცავდა ტერიტორიებს მდინარე ყოროლისთავსა და მეჯინისწყალს შორის. ქალაქისა და გარეუბნების ამ გეგმაში, არქიტექტორ ვლადიმერ სიმონსონის მითითებით, გარკვეული ცვლილებები შევიდა, რაც არსებითად რამდენიმე ქუჩის დაგრძელებას, ქუჩების ერთმანეთთან შეერთებას ან გაფართოებას გულისხმობდა. ჩატარებული სამუშაოების მიუხედავად, ქალაქის აღნიშნული გეგმა არ იქნა დამტკიცებული. ასევე, რიგი უზუსტობების გამო, არ იქნა გაზიარებული 1895 წელს არქიტექტორ ა.კანდინოვის მიერ შედგენილი გეგმაც, რომელიც მოიცავდა ტერიტორიებს შავი ზღვის სანაპიროს, მდინარე ბარცხანას, სამხედრო გზატკეცილსა და მდინარე ანგისას შორის (კომახიძე, 2000:132-134). ამის შემდგომ უგულვებელყოფილ იქნა 1897-1900 წლებში მიწისმზომელ პიოტრ ლიპინსკისა და 1905 წელს მ.რიტელის მიერ შედგენილი გეგმებიც (ლილუაშვილი, 2019: 186).

აღნიშნული ფაქტები ადასტურებენ, რომ ბათუმის განაშენიანება არ ეფუძნებოდა წინასწარ შედგენილ გეგმებს. საქალაქო განაშენიანების პრინციპი ბათუმში განსაზღვრული იყო არა ერთიანი, მთლიანი მხატვრულ-ხუროთმოძღვრული განვითარების იდეით, არამედ, ზოგადად, იმპერიის ქალაქებისათვის დამახასიათებელი რეგლამენტაციის წესებითა და ნორმებით. ამ პერიოდის რეგულირების წესების მიხედვით, ქალაქის გეგმარების ერთადერთი სახელმძღვანელო პრინციპი რეგულარული კვარტლების შექმნა იყო. ფუნქციონალური და სოციალური ფაქტორებით განსაზღვრული სივრცული გარემო – უბანი შედგებოდა მეტ-ნაკლებად თანაბარი არქიტექტურული მნიშვნელობის მქონე ურბანული ელემენტებისაგან, რომელთა შორის დომინანტური მნიშვნელობა საკულტო ნაგებობს ენიჭებოდა. კვარტლების ქსელი და განაშენიანების თანაბარი რიტმული წყობა ხელშემწყობ პირობებს ქმნიდა ერთი ქუჩიდან მეორეზე შეუმჩნევლად გადაადგილებისა და სეირნობისათვის. ქალაქის არქიტექტურული სახის ჩამოყალიბებას, ზემოთ ჩამოთვლილ პრინციპებთან ერთად, განსაზღვრავდა ბათუმისათვის დადგენილი რეგლამენტაციის წესები, ინსტრუქციები (Сборник действующих в гор. Батуми...), რომლის თანახმად, განაშენიანების ძირითად მოთხოვნას წარმოადგენდა ქუჩის ნითელი ხაზების, შენობათა ფასადური წყობის, სიმაღლეებისა და სხვა რეგულაციების დაცვა. აქედან გამომდინარე, ბათუმის ძველი უბნები ჩამოყალიბდა მოწესრიგებული კვარტალური სტრუქტურითა და პერიმეტრის ზოლზე, ერთმანეთის მიჯრით განთავსებული ზომიერი მასშტაბის შენობებით (ჭიჭილეიშვილი, 2013:262-268). რეგულაციის წესებს იცავდნენ არა მარტო XIX-XX საუკუნეების მიჯნის, არამედ საბჭოთა პერიოდის ბათუმის არქიტექტურაშიც, განსაკუთრებით კი, XX საუკუნის პირველ ნახევარში ისტორიულ განაშენიანებაში ჩართული ახალი ნაგებობების მშენებლობისას.

1921 წლიდან დაისვა ქალაქების გეგმიანი რეკონსტრუქციისა და მასთან დაკავშირებით ახალი დაგეგმარების შედგენის საკითხები. 1925 წელს დადგინდა ქალაქ ბათუმის ახალი საზღვრები, რომელიც მოიცავდა ჩრდილოეთით – შავი ზღვის სანაპირო ზოლს, აღმოსავლეთით – მდინარე სკურკუბასა და სამხრეთით – ჟილინის არხს შორის მდებარე ტერიტორიებს. ამავე პერიოდიდან განიხილებოდა ახალი და ძველი კვარტლების გადანაწილების, მოსახლეობის რაციონალური განსახლების, ტრანსპორტის, ნავთობგადამამუშავებელი მრეწველობის, ადგილობრივი მრეწველობის, საცხოვრებელი სახლების მშენებლობის, ქალაქის სანიტარიულ-ტექნიკური პირობების გაუმჯობესების, სამრეწველო და საცხოვრებელი რაიონების ზონირების საკითხები (ჯანბერიძე, 1971:33-34; კომახიძე, 2000:147). 1927 წელს ინჟინერ დ. სვიშევსკის ხელმძღვანელობით შეიქმნა ქალაქის განვითარების დეტალური გეგმა, რომლის თანახმად, ბევრი საკითხი გადაწყვეტილ იყო რაციონალურად, რაც გულისხმობდა ქალაქის მოსახერხებელ განვითარებას სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით, რკინიგზის სადგურისა და ნავთობის საწარმოთა ზღვასთან ახლოს გაშენების გამოვლენილი ტენდენციის უარყოფას. თუმცა, ეს მოსაზრება უკუგდებულ იქნა და ახალი ქარხნები მაინც აღნიშნულ ტერიტორიაზე გაშენდა, რითაც ქალაქმა კარგი საკურორტო ადგილები დაკარგა, ხოლო ახლომდებარე საცხოვრებელი რაიონები დაბინძურდა ნავთობგადამამუშავებელი პროცესების მავნე გამოწვევით. მიუხედავად ამისა, აღნიშნული ახალი გეგმა მნიშვნელოვან მოვლენას წარმოადგენდა იმდროინდელ ქართულ საბჭოთა ქალაქთგეგმარებაში. ამ გეგმის მიხედვით განხორციელდა ტერიტორიების დაყოფა, გაყვანილ იქნა ახალი ქუჩები და მოინიშნა ბათუმის ნავთობ-

გადამამუშავებელი ქარხნის საცხოვრებელი კვარტლების გაშენება ზღვისპირა ტერიტორიაზე, ქარხანასთან ახლოს. უბნის განაშენიანება ითვალისწინებდა მწვანე ნარგავებში გაშენებულ საცხოვრებელ სახლებსა და პირველადი მომსახურების ობიექტებს. ამ გეგმის თანახმად, ბათუმისათვის ნიშანდობლივი რეგულარული დაგეგმარების სტრუქტურა და ქუჩების გამჭოლი განიავების პრინციპი გათვალისწინებული იყო როგორც ძველ, ასევე, ახალ უბნებშიც. იგეგმებოდა გამწვანებული სივრცეების ზრდა, ძირითადი მაგისტრალების გადაკვეთაზე კი ფართო მოედნების მოწყობა. ასევე, უნდა შეენარჩუნებინათ სანაპირო ზოლში არსებული ტბები, რომელთაც დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა სანიაღვრო კანალიზაციის მოსაწყობად (კომახიძე, 2000:150-155). გასული საუკუნის 30-იანი წლების დასაწყისში ქალაქის დაბალი სიმჭიდროვე განაშენიანების დაბალი პროცენტული მაჩვენებლით იყო განპირობებული. 1933 წელს ისევ შემუშავდა ბათუმის დაგეგმარების სქემა ცნობილი არქიტექტორების ბ.ლორთქიფანიძისა და ლ. სუმბაძის ხელმძღვანელობითა და რ.აგაბაიანის, ნ.ფერემუზოვას, მ.ცეცხლაძისა და რ.იზაშვილის მონაწილეობით. გეგმა ითვალისწინებდა სამხრეთ დასავლეთით, მდინარე სტეფანოვკის მიდამოებში, საწარმოებისათვის ახალი ადგილების გამოყოფას, მთისძირისა და ბაგრატიონის მაგისტრალური ქუჩების გაყვანას და აქ სამგზავრო და საბარგო-სარკინიგზო სადგურის მოწყობას, ახალი საცხოვრებელი რაიონების განვითარებას სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით, მაგისტრალების, კვარტლების გამსხვილებას, მწვანე მოედნების ზრდას, თუმცა აღნიშნული გეგმის დამტკიცება, მეორე მსოფლიო ომის დაწყების გამო, ვერ მოხერხდა (კომახიძე, 2000:158)¹. 1956 წელს, ა.ნიკოლაიშვილის, ლ.სუმბაძის, ნ.ფერემუზოვას და კ.ჯავახიშვილის მონაწილეობით, კვლავ განახლდა მუშაობა ქალაქის გენერალური გეგმის შედგენაზე. დღის წესრიგში იდგა: ქალაქის ცენტრალური ნაწილიდან რკინიგზის სამგზავრო სადგურის გადატანის იდეა, საზღვაო ნავსადგურის რეკონსტრუქცია, საზღვაო ვაგზლის აშენება, ი.გოგებაშვილის ქუჩის რეკონსტრუქცია-გამწვანება, მცირე ზომის კვარტლების გაერთიანება, ქვეითებზე მორგებული ხეივნებითა და შიდა გადასასვლელებით. ამავე გეგმის მიხედვით, გათვალისწინებული იყო ი.ჭავჭავაძის, თბილისის, ნ.ბარათაშვილის ქუჩების გაფართოება ე.წ. ბულვარული გაშენებით. ქალაქის ისტორიულ ნაწილში ავარიული შენობების ხარჯზე გამოთავისუფლებულ ტერიტორიებზე კი შიდაკვარტალური მწვანე ეზოების მქონე საცხოვრებელი განაშენიანების მოწყობა იგეგმებოდა. უნდა აღინიშნოს, რომ გასული საუკუნის 70-იან წლებამდე, აღნიშნული პროექტი წარმოადგენდა ქალაქის განაშენიანებისა და კეთილმოწყობის ძირითად სახელმძღვანელო დოკუმენტს. მასში გათვალისწინებული იყო ბათუმის ძველი ნაწილის არქიტექტურული სტრუქტურა და ზღვის, როგორც ნამყვანი ელემენტის ფაქტორი, რომლის სანაპირო ზოლი მწვანე მასივებს ეთმობოდა (კომახიძე, 2000:158-160; ბათუმის მიწათსარგებლობის გეგმა, 2008:43-44). 1986 წელს შედგა ბათუმის გენერალური გეგმის ახალი პროექტი, რომლითაც განიხილებოდა რკინიგზის სადგურის გადატანის, ნავსადგურის გაფართოების, ბათუმის აეროპორტის, ბათუმის საბაგირო გზის აშენების, ნავსადგურის ადგილმდებარეობის, ზღვის ნაპირის გამაგრების საკითხები. თუმცა, აღნიშნული გეგმა, ამ საკითხების ირგვლივ არსებული ნაკლოვანებების გამო, არ იქნა დამტკიცებული (კომახიძე 2000:161).

XX საუკუნის მეორე ნახევარში, ქალაქის სამხრეთ-დასავლეთი ნაწილი (ზ. გორგილაძის ქუჩის მიმდებარე ტერიტორიები) გაშენდა უსახური, ტიპური პროექტებით ე.წ. ხრუშჩოვკებით. მოგვიანებით, 1960-იანი წლებიდან, ქალაქს დაემატა ზღვისპირა უბანი ე.წ. სასროლეთი (ივ. ჯავახიშვილის, ტბ.აბუსერისძის, ი.კობალაძისა და ზღვის სანაპიროს შორის ტერიტორია). განაშენიანებამ ზურგი აქცია ზღვას, რადგან საკურორტო, სანაპირო და საცხოვრებელ ზოლში, ძირითადად, საწარმოები განთავსდა. ამ ახალი უბნების განაშენიანება, წინასწარ დაუგეგმავობის გამო, ხასიათდება ქუ-

¹ 1902-1907 წლებში დ.სვიშჩევსკის ბათუმის სამხედრო უწყების სამუშაოთა მწარმოებლისა და ქალაქის სამმართველოს ინჟინრის თანამდებობა ეკავა. იგი აქტიურად მუშაობდა ბათუმის რეკონსტრუქციისა და განაშენიანების გეგმის შედგენაზე. დ.სვიშჩევსკიმ შეადგინა სანიაღვრო ფეკალური კანალიზაციის პროექტი, შეისწავლა აჭარის ზღვის ნაპირის ნგრევა-დაშლის მიზეზები. ის იყო ბათუმის ტრამვაის ხაზის, ბათუმი-ყარსის, ბათუმი-თავრიზის სარკინიგზო ხაზების განუხორციელებელი პროექტების ავტორი. დ. სვიშჩევსკის ეკუთვნოდა ქალაქის ცენტრში შემომავალი სარკინიგზო ვაგზლის მთისძირის ქუჩაზე გადატანის იდეა, რომელიც მაგისტრალებით დაუკავშირდებოდა ქალაქის ძირითად საკვანძო პუნქტებს.

ჩათა არარეგულარული ქსელური სტრუქტურით, მრავალსართულიანი სახლებისა და საყოფაცხოვრებო ობიექტების რამდენადმე უსისტემო განლაგებით (კომახიძე, 2000:164-167). XX საუკუნის შუა ხანებიდან, ასევე, წვრილი და არარეგულარული კვარტლების სახით ჩამოყალიბდა ე.წ. ჭაობის დასახლება. გასული საუკუნის 60-80-იანი წლებში, როგორც ცენტრში, ასევე, პერიფერიულ ზონებში ჩართული შენობები და ახლად გაშენებული უბნები (მ.ხიმშიაშვილისა და დ.აღმაშენებლის ქუჩების მიმდებარე ტერიტორიები), კონტრასტული მასშტაბებისა და უსახური არქიტექტურის გამო, შეუსაბამო აღმოჩნდა როგორც ისტორიული, ასევე, თანამედროვე ბათუმის იერსახესთან. ამ პროცესების განვითარებას წარმოადგენდა გასული საუკუნის 90-იან წლებში მიმდინარე უსისტემო და ქაოტური რეკონსტრუქციები – მიშენება-დაშენების პროცესები, რომლებმაც მნიშვნელოვნად დააკნინა საბჭოთა ბათუმის ისედაც უსახური სახე. საბჭოთა პერიოდში განუხორციელებელი დარჩა ქალაქის ძველი, მჭიდროდ დასახლებული უბნებისა და ამორტიზებული სახლების რეკონსტრუქციის იდეა, რამაც, თავის მხრივ, შემოინახა ისტორიული ურბანული ქსოვილი, მხატვრულად გამორჩეული და მოკრძალებული იერსახის მქონე ფონური შენობებით.

2008 წელს, კ.ამირეჯიბის, ვ.ფრანგიშვილისა და ვ.ვარდოსანიძის ავტორეობით შედგენილი იქნა ბათუმის ახალი გენერალური გეგმა, რომელიც ითვალისწინებდა ქალაქის სივრცით-ფუნქციური განვითარების სტრატეგიულ შემოთავაზებებს. ქალაქის ახალ გამონვევებს შორის აღნიშნული იყო ნავთობგადამამუშავებელი ობიექტების ადგილმდებარეობისა და ინფრასტრუქტურის საკითხები, ფუნქციური ზონირების ახალი ხედვა და ისტორიული ნაწილის შენარჩუნების ამოცანები. გეგმის თანახმად, ბათუმის ურბანული განვითარების პირველი ეტაპის ქალაქგეგმარებით ღონისძიებებს წარმოადგენდა: ქალაქის ადმინისტრაციული საზღვრების გაზრდა (ანგისის, ხელვაჩაურის ტერიტორიების შემოერთება, პლაჟისა და ბულვარის, მ.ხიმშიაშვილის ქუჩის გაგრძელება, ი.ჭავჭავაძისა და ტბელ აბუსერიძის ქუჩათა გაფართოება); ახალი სატვირთო-ტრანზიტული მაგისტრალის მოწყობა პ.ბაგრატიონის, მთისძირისა და ერისთავის ქუჩების გავლით; ინტეგრირებული სატრანსპორტო ცენტრის – პორტის, რკინიგზისა და ავტოსადგურის ფორმირება; ახალი მაღლივი მშენებლობების კომპოზიციურ ერთიანობაში მოყვანა; კანალიზაციის სისტემის, ნაგავსაყრელის ტერიტორიის მოწესრიგება, ჟილინისა და სხვა სადრენაჟო არხების რეაბილიტაცია, ნაპირდაცვითი სამუშაოების ჩატარება და სხვ. ამ გეგმის II ეტაპის ქალაქგეგმარებით ღონისძიებები შეიცავდა კონკრეტული ლოკაციების სივრცითი მოწყობის ამოცანებს, რომელთა ნაწილი არ განხორციელდა.¹ III რიგის ქალაქგეგმარებითი ამოცანები ითვალისწინებდა ახალი შემოვლითი ავტოტრასის დაგეგმვასა და მშენებლობას, „ხრუშჩოვების“ და სხვა მრავალბინიანი ამორტიზებული საცხოვრებელი ფონდის დემონტაჟსა და ახალი კომპლექსების აგებას, ისტორიული ზონის არქიტექტურულ-მხატვრული რეაბილიტაციის საკითხებს და სხვ. (ბათუმის მინათსარგებლობის გეგმა, 2008:97-98).

2008-2011 წლებში განხორციელდა ძველი ბათუმის ისტორიული უბნების (მ.აბაშიძის, ნ.დუმბაძის ქუჩები, ევროპის მოედანი, წმ.ნიკოლოზის ტაძრის მიმდებარე ტერიტორია, ი.გოგებაშვილისა და შოთა რუსთაველის ქუჩები) სხვადასხვა მონაკვეთების კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების რეკონსტრუქცია-რეაბილიტაცია. თუმცა ეს პროცესი, ძირითადად, წარიმართა განაშენიანების მოდერნიზაციის, „განახლების“, ფუნქციური ადაპტაციისა და ავთენტურობის ნიველირების საფუძველზე (ჭიჭილეიშვილი, 2013:334-335). ბათუმის არქიტექტურის ახალი კონცეფცია გულისხმობდა წინარე პერიოდის სადა და კამერული ქალაქის გარდაქმნას ეკონომიკურად მზარდი, სწრაფად განვითარებადი, აქტიური, პრეტენზიული იერსახის მქონე ურბანულ ქალაქად. წინარე პერიოდის ბათუმის განახლების სურვილით იყო განპირობებული ძველი შენობების რეკონსტრუქცია ფსევდოისტორიზმისა და, უმეტესად, მოდერნისტული ინტერპრეტაციის პრინციპებით, რასაც მოჰყვა ქალაქის ისტორიული ნაწილის მასშტაბების ზრდა, ძველი და საბჭოთა პერიოდის ურბანული ქსოვილის შეცვლა ან ისტორიული ნიმუშების განადგურება. ქალაქის ტურისტული იმი-

¹ გათვალისწინებული იყო „ვარკვლავის“ მოედნის, ანგისის სპორტ-ზონის, ბათუმ-გორის სარეკრეაციო კომპლექსის, ყოფილი მეფრინველეობის ფერმის ტერიტორიაზე ახალი სპორტულ-სარეკრეაციო ცენტრის შექმნა, გემთმშენებელი ქარხნის ტერიტორიაზე ავტოსადგომებით უზრუნველყოფილი ახალი მეგამარკეტის მოწყობა, ახალი ადგილობრივი ავტოსადგურისა და სასურსათო ბაზრის ტერიტორიების ჩამოყალიბება და სხვ.

ჯის გასაზრდელად, უცხოელი არქიტექტორების ჩართულობით, ხელისუფლებამ განახორციელა ახალი პროექტები („ანბანის კოშკი“, სასტუმროები – „რედისონი“, „კემპინსკი“, „შერატონი“, ბათუმის იუსტიციის სახლის შენობა, ე.წ. ტექნოლოგიური უნივერსიტეტი და სხვ.), რომელთა ნაწილი გამოირჩევა ადგილის შეგრძნებითა და გარემოსადმი ჰარმონიული დამოკიდებულებით (ჭიჭილე-იშვილი, 2014:316-324).

XXI საუკუნის 10-იანი წლებიდან არქიტექტურა ტურიზმის პოლიტიკის ნაწილი გახდა, თუმცა ქალაქის კულტურული მემკვიდრეობის რეაბილიტაციისა და ახალი განაშენიანების „კონცეფცია“ წინააღმდეგობაში აღმოჩნდა ბათუმის რეგულირებადი გეგმარების, ნესრიგის, ზომიერი მასშტაბის, კამერული სივრცისა და გარემოსთან შერწყმის ტრადიციულ პრინციპებთან. გაზრდილი სიმჭიდროვით გამოწვეული მოთხოვნების, თანამედროვე ურბანიზაციის პროცესების შედეგად, მნიშვნელოვნად შეიცვალა ქალაქის ვიზუალური სახე. გამოიკვეთა ბათუმისათვის ტრადიციული ქუჩების რეგულარული ქსელის ნიველირებისა და მსხვილმასშტაბური, ქაოტური მშენებლობებით გამოწვეული პრობლემები (ქუჩათა უსისტემო განვითარება, პარკინგი, გამტარუნარიანობა, ინსოლაცია-აერაცია, ქალაქის წყალმომარაგება, კანალიზაცია, ნაგვის შეგროვება და გატანა, ქალაქის მომარაგება ბუნებრივი აირითა და ელექტროენერგიით და სხვ.), რომელთა მოგვარება, ბოლო წლებში აჭარის არ მთავრობისა და ბათუმის მერიის მიერ მიღებული რიგი დოკუმენტების მიუხედავად, ვერ ხერხდება.¹

დამტკიცებული სამოქმედო გეგმების უმოქმედობის გამო, ბათუმის სახე ამ ბოლო წლებში მნიშვნელოვანდ შეიცვალა, უხეში ჩარევების შედეგად, დაზიანდა, როგორც ისტორიული, ასევე, თანამედროვე ნაწილი. შენელებული ტემპით მიმდინარეობს ისტორიული ბათუმის კულტურული მემკვიდრეობის სტატუსის მქონე ძეგლების რეაბილიტაცია-რესტავრაცია. მნიშვნელოვანდ შემცირდა „ფონური“ ნაგებობების რიცხვი, რომლებიც, მხატვრულად გამორჩეულ შენობებთან ერთად, ქმნიდნენ ძველი ბათუმის ისტორიულ ურბანულ სახეს. ბოლო წლების მაგალითები გვიჩვენებს, რომ ბათუმში რთულად მიმდინარეობს ისტორიული ბირთვის დაცვის, რეაბილიტაციისა და ჯენტრიფიკაციის პროცესები.² ქალაქის ცენტრში ჩართული ახალი მაღლივი შენობები, მასშტაბების მკვეთრი ზრდისა და მხატვრულ-სტილისტურად გაუაზრებელი ეკლექტიკის გამო, მნიშვნელოვნად არღვევს ისტორიული ქალაქის ჰარმონიასა და გამომსახველობას.

სანაპირო ზოლში განვითარებული თანამედროვე ქალაქის მსხვილმასშტაბური შენობებით იკარგება ბათუმის იდენტობისათვის დამახასიათებელი ნიშანი – ზღვის სივრცისაკენ ორიენტირების პრინციპი. მაღლივი განაშენიანება აქ, თითქმის მთლიანად, ფარავს ზღვის პანორამას, რომლის დანახვა, წინარე წლებში, სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე განაპირა მთის ფერდობებიდანაც იყო შესაძლებელი. ისტორიული ზონის ფარგლებს გარეთ განვითარებულ განაშენიანებას გამოარჩევს ბათუმისათვის ტრადიციული ფაქტორის – ბადისებური ქსელის უგულვებელყოფა, რაც მოსახლეობის კერძო ნაკვეთებზე უსისტემოდ განვითარებული მაღლივი შენობების განთავსებითაა განპირობებული. ქალაქის სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში, ზიანის მომტანი ცვლილებების გამო, იკვეთება ქალაქის იდენტობის დაკარგვის საშიშროება, რაც, დევლოპერთა მოთხოვნებისა და ზეწოლის გამო, კოეფიციენტების დარღვევის, განაშენიანების ინტენსივობის ნორმატიული კ2 კოეფიციენტის 10-20-30-ჯერ გადაცილების ფაქტებითაა გამოწვეული (ნამგალაძე, 2025: 131-133). ქალაქის სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში წარმოდგენილი ინტენსიური განაშენიანება (შარტავას ქუჩის მიმდებარე ტერიტორიები), შემინული ზედაპირებისა და ღამის განათების ეფექტების მიუხედავად, სტილისტურად ერთფეროვნად გამოიყურება. შენობათა განლაგების ერთგვარი ქაოტურობა, ალქმის

¹ მხედველობაშია ისეთი ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტები, როგორიცაა ბათუმის ისტორიულ-კულტურული საყრდენი გეგმა (2006 წ.), მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა – ნაწილი I, ბათუმის პერსპექტიული განვითარების ხედვა (2008 წ.), აჭარის სივრცითი მოწყობის სქემა (2012 წ.), ბათუმის ურბანული განვითარების სტრატეგიული გეგმა (2013 წ.), 2016-2021 წლების აჭარის არ სტრატეგიული განვითარების გეგმის პროექტი და სხვ.

² ისტორიული ბირთვის ნაწილში იკვეთება მთელი რიგი პრობლემები – შენობათა ამორტიზაცია, მძიმე სოციალური ფონი, ძველთა დაცვის სააგენტოს მხრიდან მოსახლეობის მოთხოვნათა ნიველირება, მინიმალური ფინანსური სახსრები ისტორიული ნაწილის რეაბილიტაციისათვის, ინვესტორების ნაკლები ინტერესი ამ უბნების მიმართ, ისტორიულ ნაგებობათა ლიკვიდაციის მცდელობები და სხვ.

პრინციპების ნიველირება, სივრცული ხედების გაუთვალისწინებლობა მიუთითებს, რომ ქალაქს არ გააჩნია ამ ნაწილის განვითარების ჩამოყალიბებული გეგმა. შენობათა უსაზღვრო მასშტაბებითა და მოცულობებით გამოწვეული გაზრდილი სიმჭიდროვის მოთხოვნებს ვერ აკმაყოფილებს არსებული ინფრასტრუქტურა, რაც დისკომფორტს უქმნის როგორც ადგილობრივებს, ასევე, ტურისტებს.

ამ ბოლო წლებში მიმდინარეობს ახალმშენებლობათა ქალაქის სიღრმეში, მთისძირის ქუჩისაკენ გადანაცვლების პროცესი, თუმცა ეს უბნებიც გამოირჩევა ქუჩათა ქსელისა და კვარტლების რამდენადმე მოუწესრიგებელი, არასწორხაზოვანი სტრუქტურით, არსებულ გარემოსთან დისონანური დამოკიდებულებითა და მდარე არქიტექტურული იერსახით. მაღლივი, რამდენადმე უსისტემო განაშენიანების საწყისები თვალსაჩინოა ე.წ. ჭაობის დასახლებაში, რაც ქმნის გაუაზრებელი, უსისტემო და უსახური განაშენიანების წარმოქმნის საშიშროებას.

ბათუმში თვალსაჩინოა სარეკრეაციო ზონების დეფიციტის, პარკებისა და სკვერების, საზოგადოებრივი სივრცეების განვითარების პრობლემა, ბათუმისთვის დამახასიათებელი, ბუნებრივ გარემოსთან ორგანულად დაკავშირებული, მონესრიგებული გეგმარებისა და ჰარმონიული საქალაქო სივრცის იდენტობის დაკარგვის, ურბანული ქაოსის საფრთხე, რაც, სოციალურ-ეკონომიკურ პრიორიტეტებს დამყარებული ლოკალური უბნების ან, ზოგადად, ქალაქის განაშენიანების სტრატეგიული საყდენი გეგმების არარსებობითა და არსებული რეგულაციების გაუთვალისწინებლობით არის განპირობებული. ქალაქს არა აქვს განაშენიანების გამოკვეთილი პრიორიტეტები, სტრატეგიული და ლოკალური გეგმები. განვითარების ახალ, გენერალურ გეგმაზე მუშაობა 2021 წლიდან კვლავ მიმდინარეობს, მაგრამ ჯერ კიდევ დამუშავების პროცესშია.

დასკვნა: ბოლო წლებში გამოიკვეთა ბათუმის ეკონომიკური განვითარების ძირითადი მიმართულებები – საპორტო-სატრანზიტო ფუნქცია და ტურისტული სექტორი, რომელშიც ქალაქის ისტორიული ნაწილი ინარჩუნებს ტურისტული მიზიდულობის ცენტრის მნიშვნელობას და საჭიროებს განსაკუთრებულ ყურადღებას რეაბილიტაციისა და მოვლა-პატრონობის, ფუნქციური ადაპტაციის თვალსაზრისით.

გასული საუკუნის მეორე ნახევრიდან ჩამოყალიბებული უბნებისა და სანაპირო ზოლის ახალი, მოდერნიზებული განაშენიანებისათვის მნიშვნელოვანია ლოკალური გეგმების, მასშტაბების, სიმაღლეებისა და სიმჭიდროვის შეზღუდვის რეგულაციების შემოღება. ქალაქის მომავალი მისი იერსახის შენარჩუნებასა და გაკეთილშობილებაზე, მოსახლეობის მზარდი მოთხოვნების დაკმაყოფილებასა და ეკოლოგიური გარემოს გაუმჯობესებაზე უნდა იყოს ორიენტირებული. ქალაქის წინაშე ისევ დგას სივრცითი განვითარების სტრატეგიული ხედვის შემოთავაზების, ისტორიული ბირთვის შენარჩუნების, რეგულარული გეგმარების დაცვისა და დაბალანსებული, მხატვრულად გამომსახველი არქიტექტურული გარემოს შექმნის ურთულესი ამოცანა.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ბაქრაძე, 1987: – არქეოლოგიური მოგზაურობა გურიასა და აჭარაში, გამომცემლობა „აჭარა“, ბათუმი, 1987.
2. ინაიშვილი, 2009: – ინაიშვილი ნ., ბათუმი ადრეიზანტიურ ხანაში, „ბათუმი. წარსული და თანამედროვეობა“, I საერთაშორისო კონფერენციის მასალები, ბათუმის შოთა რუსთაველის უნივერსიტეტის გამომცემლობა, გვ. 153-156, ბათუმი;
3. ლილუაშვილი, 2019: – ლილუაშვილი, მ., ბათუმი, საქართველოს ქალაქების ურბანული განვითარება 1801-1918 წლებში, (დ. ხოშტარიას საერთო რედაქციით), თბილისი, 2019, გვ. 157-197;
4. კომახიძე, 2000: – კომახიძე თ. (2000), ქალაქ ბათუმის დაგეგმარებისა და განაშენიანების ისტორია, ბათუმი, გამომცემლობა „აჭარა“;
5. ნამგალაძე, 2025: – ნამგალაძე ზ., განსხვავებული ტენდენციების თანაარსებობა ქალაქ ბათუმის არქიტექტურაში და მისი განვითარების პერსპექტივები (საკვალიფიკაციო ნაშრომი დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი, 2025;

6. ფრენკელი, 2012: – ფრენკელი ა. (2012), ნარკვევები ჩურუქ-სუსა და ბათუმზე, (რედაქტორი რ. სურმანიძე), თბილისი;
7. მიწათსარგებლობის გეგმა, 2008: – ქალაქ ბათუმის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, ნაწილი I, ქალაქ ბათუმის პერსპექტიული განვითარების ხედვა“, თბილისი, 2008 (პროექტის ავტორები: კ. ამირეჯიბი, ვ. ფრანგიშვილი, ვ. ვარდოსანიძე).
<https://batumi.ge/ge/upload/docx/gengegma%20-2018.pdf>
8. ჭიჭილეიშვილი, 2013: – ჭიჭილეიშვილი მ., XIX-XX საუკუნეების მიწის ბათუმის ურბანული სახე, „ბათუმი – წარსული და თანამედროვეობა“ – III, საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები, გამომცემლობა „ბათუმის შოთა რუსთაველის უნივერსიტეტი“, ბათუმი, 2013, გვ. 262-268;
9. ჭიჭილეიშვილი, 2013: – ჭიჭილეიშვილი მ., ძველი ბათუმის რეკონსტრუქციის ზოგიერთი ასპექტი, „ბათუმი – წარსული და თანამედროვეობა“ – IV, საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები, გამომცემლობა „ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი“, ბათუმი, 2013, გვ.334-342.
10. ჭიჭილეიშვილი, 2014: – ჭიჭილეიშვილი მ., ბათუმის თანამედროვე არქიტექტურული ტენდენციები, „ბათუმი – წარსული და თანამედროვეობა“ – V, საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის მასალები, გამომცემლობა „ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი“, ბათუმი, 2014, გვ. 316-324;
11. ჯანბერიძე, 1971: – ჯანბერიძე ნ., (1971), ქართული საბჭოთა არქიტექტურა, თბილისი, გამომცემლობა „ხელოვნება“.
12. Леквинадзе, 1973: – Леквинадзе В., О постройках Юстиниана в Западной Грузии, „Византийский Временник“, 34, с. 169-186, Москва.
13. Сборник действующих в гор. Батуми обязательных постановлении, а также инструкции разным лицам и учреждениям, подведомственным Батумскому Городскому Общественному Управлению, Батум, 1902, с. 101-116;
14. Mumin Yıldıztaş, Osmanlı arşiv kautlarında Gurjistan ve Gurculer, Istanbul, 2021. მუმინ ილდიზ-თაში, საქართველო და ქართველები ოსმალურ საარქივო დოკუმენტებში, სტამბული, 2021.