

ინოვაციური მიდგომები მსოფლიო ქალაქების დაგეგმარებაში

ქალაქი — მსხვილი დასახლებული პუნქტი, რომელიც ასრულებს სამრეწველო, სატრანსპორტო, სამეურნეო, კულტურული, პოლიტიკური, ადმინისტრაციული ორგანიზაციის ფუნქციებს. ქალაქის კატეგორია ადგილობრივი თავისებურებებით განისაზღვრება შემდეგი ნიშნების მიხედვით: მოსახლეობის რაოდენობა და საქმიანობა, დასახლებული პუნქტის ეკონომიკური და კულტურული მნიშვნელობა. ქალაქს ახასიათებს დასახლების დიდი სიმჭიდროვე და განაშენიანების კომპაქტურობა.

ქალაქი წარმოიქმნა ისტორიული განვითარების იმ საფეხურზე, როდესაც საზოგადოებაში მიმდინარეობდა სოციალური დიფერენციაციის პროცესები და ამის გამო სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოებთან დაკავშირებული მოსახლეობის ძირითადი მასისგან გამოიყო სხვა სოციალური ჯგუფები (მმართველი კლასი, ხელოსნები, ვაჭრები და სხვ.), რომელთა კონცენტრაციას გარკვეულ დასახლებულ პუნქტებში მიყვავართ ქალაქური ტიპის დასახლების შექმნამდე.

ქალაქების განვითარება მას შემდეგ დაიწყო, რაც ადამიანი საცხოვრებლად ერთ ადგილზე დასახლდა. ქალაქი, სოფელთან შედარებით, არა მხოლოდ დიდ ფართობზეა გაშენებული, არამედ განსხვავებული მოსახლეობითაც არის დაკომპლექტებული. დიდი დასახლებები ადამიანის განვითარების საკმაოდ ადრეულ ეტაპზე გაჩნდა. ბიბლიაში იერიქონის სახელით ცნობილი ქალაქი, დაახლოებით, ძვ. წ. 8000-იან წლებში დაარსდა. ანტიკური ხანის სამოსახლო აღმოაჩინეს თურქეთის ტერიტორიაზეც. იგი ძვ. წ. აღ. 6500-5500 წლებში აყვავებულ და წარმატებულ დასახლებას წარმოადგენდა. ჰიპოდამესის დაგეგმარების სისტემა გამოვლინდა ძველი საბერძნეთის ქალაქებში, რომელიც ქალაქებს საფუძვლად დაედო რომაული ბანაკის დაგეგმარების სისტემა. ძველი რომაელები ქალაქგეგმარებაში კონსოლიდირებულ სქემას იყენებდნენ, რომელიც სამხედრო თავდაცვისა და სამოქალაქო მოხერხებულობისთვის იყო განვითარებული. მარტივი გეგმა შედგება ცენტრალური მოედნისგან საქალაქო მომსახურების ობიექტებით, რომელსაც გარს აკრავს კომპაქტური ქუჩების მართკუთხა წრფივი ქსელი. მთელ დასახლებას შემორტყმული აქვს ქვის გალავანი თავდაცვისთვის. მზავრობის დროის შესამცირებლად ორი დიაგონალური ქუჩა დეკუმანუსი და კარდო კვეთს მართკუთხა ქსელს კუთხიდან კუთხემდე, ცენტრალური მოედნის გავლით. როგორც წესი, ქალაქში მიედინება მდინარე. მრავალი ევროპული ქალაქი დღემდე ინარჩუნებს წყობის ამგვარ სქემას.

ახ. წ. 43 წელს თანამედროვე ინგლისის დიდი ნაწილი რომაელებმა დაიპყრეს. ბრიტანეთზე გაბატონების შემდეგ რომაელებმა აქ ქალაქების დაარსება დაიწყეს, ერთ-

ერთი კი ლონდონიუმი იყო. ბრიტანეთში დაარსებული სხვა რომაული ქალაქებისაგან განსხვავებით, ლონდონიუმის ტერიტორიაზე მის აშენებამდე სხვა კელტურული დასახლება, როგორც ირკვევა, არ არსებულა. ლონდონიუმის ტერიტორიაზე თავდაპირველად რომაული სამხედრო ბანაკი იყო განთავსებული, თუმცა იგი არქეოლოგთა მიერ დღემდე დავის საგნად ითვლება. ასევე ამგვარი დაგეგმარებითაა აშენებული ქალაქი ტურინი, სადაც დღემდე შეინიშნება რომაული ბანაკის დაგეგმარების პრინციპი.

აღორძინების ხანის ვარსკვლავისებრი ქალაქების ჩანასახიც იკვეთება. ანტონიო ფილარეტემ ვიტრუვიუსის ტრაქტატის შესწავლის შემდეგ, შექმნა თეორიული ნაშრომი და ამის საფუძველზე დააპროექტა ქალაქი „სფორცინდა“. ვარსკვლავისებრი ქალაქის განვითარება მოხდა XV ს. ფრანჩესკო დი ჯორჯო მარტინის ტრაქტატში, რაც შემდგომ XVI ს. დაედო საფუძვლად ვენეციის ოლქში აშენებულ ქალაქ პალმანოვას. დიდი ყურადღება ექცევა საერო, საზოგადოებრივ და საფორთიფიკაციო ნაგებობებს.

ქალაქის დაარსება და განვითარება მჭიდრო კავშირშია შრომის განაწილებასთან. ქალაქთა უმრავლესობის განვითარების ძირითადი ფაქტორია საზოგადოებრივი წარმოების ფუნქცია, თუმცა არსებობს ქალაქის წარმომქმნელი სხვა ფაქტორებიც, მაგალითად: 1. ადმინისტრაციული (ჩვეულებრივ, სხვა ფაქტორებთან ერთად), 2. სამხედრო-სტრატეგიული (ციხე-ქალაქი), 3. დასასვენებელი და სამკურნალო (საკურორტო ქალაქები), 4. სამეცნიერო-საუნივერსიტეტო, 5. რელიგიური.

თანამედროვე პირობებში ბევრმა ქალაქმა შეიძინა სხვა დანიშნულებაც: ტურისტულ-სამუზეუმო, საფესტივალო, სპორტული და სხვა. თითოეული ქალაქის ფუნქციური ტიპი არსებითად განისაზღვრება მისი გეოგრაფიული მდებარეობით და იმ კავშირებით, რომლებიც არსებობს ქალაქსა და მასში ჩართულ ტერიტორიას შორის.

ქალაქის ცალკეული ზონები — ცენტრი, საცხოვრებელი, სამრეწველო და სხვა რაიონები ყალიბდება ისტორიულად ან იქმნება გეგმის მიხედვით. ცენტრი ასრულებს საზოგადოებრივ, იდეოლოგიურ და წარმომადგენლობით ფუნქციას. იქ განლაგებულია საზოგადოებრივი შენობები, ადმინისტრაციული და კულტურული დაწესებულებები, სავაჭრო რიგები და სხვ. ამიტომ ცენტრში თავმოყრილია არქიტექტურული ანსამბლები, რომლებიც ძირითადად განსაზღვრავენ მთელი ქალაქის კომპოზიციურ აგებულებას.

ქალაქის ინდივიდუალურობას შეიძლება ქმნიდეს აგრეთვე მისი საწარმოები ტექნიკურ-საინჟინრო ნაგებობებით, ჩქაროსნული მაგისტრალეები, ავტოსადგომები, სპორტული კომპლექსები. ქალაქის იერის შექმნაში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს

მის ადგილმდებარეობას, რელიეფს, პარკებს, სკვერებს, ბულვარებს, ეკლესიებს, კოშკებს და სხვა ობიექტებს.

მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყანაში ქალაქების დაგეგმარება და განვითარება განსხვავებული სახით მიმდინარეობდა და ხშირ შემთხვევაში ადგილობრივი გეოგრაფიული არეალისა და ტრადიციების თანმხლებით წარიმართა, რაც მათ უჩვეულო და მხოლოდ მათთვის დამახასიათებელ იერს სძენდა. შევეცდები წარმოვადგინო იმ ინოვაციების რამდენიმე მაგალითი, რომლებმაც განსაზღვრეს და ზოგ შემთხვევაში გადამწყვეტი როლი ითამაშეს ქალაქების იერსახის ჩამოყალიბებაში.

ბოლო ორი საუკუნის განმავლობაში დასავლეთში (დასავლეთი ევროპა, ჩრდ. ამერიკა, იაპონია და ავსტრალია) დაგეგმვამ და არქიტექტურამ ზოგადი კონსენსუსის რამდენიმე სტადია გაიარა. თავდაპირველად იყო მე-19 საუკუნის ინდუსტრიალიზებული ქალაქი, რომელშიც შენობებზე გავლენას მეწარმეები და მდიდარი ელიტა ფლობდა. მე-20 საუკუნის დასაწყისში დაიწყო ხალხისთვის (კერძოდ კი ქარხნების მუშებისთვის) საყოფაცხოვრებო პირობების გაუმჯობესებაზე ზრუნვა. ქალაქი-ბალის კონცეფცია ჩაისახა და რამდენიმე სანიმუშო ქალაქიც კი აშენდა, როგორცაა ლეჩუორზი და ვევლინ გარდენ სიტი (ჰერტფორდშირი, ბრიტანეთი) - მსოფლიოს პირველი ქალაქი-ბაღები. თუმცა ეს საკმაოდ მცირე მასშტაბის პროექტები იყო ზომით და მათში ტიპურად მხოლოდ რამდენიმე ათასი ადამიანი ცხოვრობდა.

მე-19 საუკუნის ბოლოს ურბანულ დაგეგმვაზე გავლენას ახდენს ახლად ჩამოყალიბებული არქიტექტურისა და სამოქალაქო ინჟინერიის დისციპლინები. ამ დისციპლინებმა თანდათან დაიწყო კოდიფიცირება რაციონალური და სტილისტური მიდგომებისა ქალაქის პრობლემების გადაჭრაში ფიზიკური დიზაინის მეშვეობით. მოდერნიზმი ქალაქგეგმარებაში მხოლოდ 1920-იანი წლებიდან იჩენს თავს. მოდერნისტული ქალაქი ერთგვარი ეფექტიანი, განხორციელებადი უტოპია უნდა ყოფილიყო. გაჩნდა ქალაქების აღმშენებლობის მასშტაბური გეგმები, მათ შორის პარიზისთვისაც, თუმცა რაიმე მასშტაბური ამ პერიოდში არ მომხდარა სანამ მეორე მსოფლიო ომი ყველაფერს არ დაანგრევდა. სწორედ ამის შემდეგ ეძლევა მოდერნიზმს გასაქანი და ჩნდება პირველი მოდერნისტული შენობები და მთელი უბნებიც კი. ეს შენობები იაფი მასალისგან და სწრაფად შენდებოდა ფართო მასებისთვის საცხოვრებელი ფართის უზრუნველსაყოფად და შედეგად მალე ისინი სიღარიბისა და ცუდი გემოვნების სინონიმებად იქცა.

1853 წელს, პოლიტიკოსმა, ურბანისტმა და სეინის დეპარტამენტის პრეფექტმა ჰაუსმანმა ითავა ღრმა და საფუძვლიანი ურბანული რეკონსტრუქცია, რაც მოიცავდა პარიზის ქარხანათა რეორგანიზაციას, მათ შორის ზოგიერთის დანგრევას და ახალ

ბულვართა მოწყობას. ახალი პარიზის გეგმა ორივეს პასუხობს - ურბანულ ადგილებზე კონტროლის აუცილებლობასაც (რაც დაადასტურა ამბოხებებითა და რევოლუციებით სავსე საუკუნეებმა) და სურვილსაც შეიქმნას ქმედითი პლატფორმა, რომელიც მზად იქნება თანამედროვეობის გამოწვევათა მისაღებად. 2017 წელს ფრანგულ-იტალიურმა კომპანია ლანმა შეიმუშავა დაწვრილებითი გრაფიკული და შემეცნებითი კვლევა ჰაუსმანის ნაშრომების მეთოდებისა და გავლენის შესასწავლად. კვლევამ ასევე აღმოაჩინა, რომ მისი კვლევები საოცრად თანამედროვეა და აქვს შესაძლებლობა დააკმაყოფილოს თანამედროვე ურბანული სივრცეები.

XIX საუკუნეების მიჯნაზე ნიუ-იორკი სერიოზული ეკონომიკური-დემოგრაფიული აღმასვლის ფაზაში შევიდა, რაც გამოიწვია ქალაქის პორტში საქონლის კომერციულ გადაზიდვათა რაოდენობის ზრდამ. ქალაქის წინაშე დადგა გამოწვევა, რომელიც ეხებოდა საქალაქო სივრცის რეორგანიზაციას და მასზე საპასუხოდ 1807 წელს სამი საგანგებო რწმუნებული დაინიშნა (გოვერნერ მორისი, სიმეონ დე ვიტი, ჯონ რუტერფურდი); მათ დაევალათ საბოლოო ურბანული გეგმის შემუშავება 1811 წლამდე. სამი რუკა, რომლებიც რწმუნებულებმა წარმოადგინეს და რომლებიც, სავარაუდოდ, გენერალური გეგმის ზედამხედველის, ჯონ რენდალ უმცროსის შექმნილი იყო, ითვალისწინებდა ქალაქის ზრდას გარკვეულ ფუნდამენტზე ყოფილიყო წარმოდგენილი, ხოლო ჩვეულებრივ ქუჩათა სისტემა მოიცავდა 80x274 მეტრ ტიპურ კორპუსებს, შთაგონებულებს ბერძნულ-რომაული ტრადიციებით.

დიდი NY ჩამოყალიბებამდე, მმართველობის პრიორიტეტული საკითხი მდგომარეობდა მოსახლეობის საჭიროებებზე. ადმინისტრაცია 19 საუკუნეში ქმნიდა ქუჩების სქემებს, არეგულირებდა პორტს და ემიგრაციას, წყლისა და კანალიზაციის სისტემებს. ასევე საჭირო შეიქმნა გზების გაზრდა და რეკრეაციული ზონების შექმნა. იმ პერიოდში არ აქცევდნენ ყურადღებას იმას რომ გატარებული რეფორმები ქმნიდა ქალაქგეგმარების რეალურ სურათს, მაგრამ გატარებული რეფორმები მოითხოვდა ბევრად უფრო მეტ დეტალიზაციას რადგან მოსახლეობას დიდ პრობლემას უქმნიდა უკონტროლო მშენებლობები და მძიმე საცხოვრებელი პირობები, რომლებიც იქცა პირველად პრობლემად, რომლის გადასაჭრელად 1901 წელს შეიქმნა კანონი მრავალსართულიან სახლებზე სახანძრო კიბის აუცილებლობაზე. მომდევნო 15 წელიწადში აშენდა 200 000-მდე საცხოვრებელი შენობა. ყველაზე დიდი მიღწევა იყო 1916 წელს ქალაქის ზონირების საკითხი, რომელიც არეგულირებდა მიწის ნაკვეთის მოხმარებას და ქუჩების განათებას. ამ პერიოდში მანჰეტენი უკვე განთქმული იყო ცათამბრჯენებით, რომელთა სიმადლე 11 სართულამდე იყო გაზრდილი (1889), რაც საბოლოოდ 241 მეტრამდე იქნა გაზრდილი woolworh- შენობა (cathedral of commerce)

1913 წელს. ახალი ზონირების კოდექსი ითვალისწინებდა შენობების გარკვეული მანძილით დაშორებას, რომ სინათლეს გზებამდე მიეღწია რომელმაც ჩამოაყალიბა საბოლოო გეგმარებითი სახე. ამ კოდექსის მიხედვით იქნა აშენებული CHRYSLER (1930) და EMPIRE STATE (1931).

არც ისე ადვილია ქუჩის თანამედროვე სოციალური ისტორიის სათავე ვიპოვოთ და ამ პროცესს ისიც ართულებს, რომ მისი ფესვები ღრმად არის გადგმული საუკუნეთა წიაღში. ასე თუ ისე, ხელსაყრელია რემ კულჰაასის მიერ გაკვალულ გზას მივყვეთ, რომელიც თავის ნაშრომში - „ბოდვაში მყოფი ნიუ-იორკი“ წარმოგვიდგინა და მანჰეტენი მივიჩნიოთ საკვლევი მასალის ათვლის წერტილად. მისი ცენტრალური კუნძული მოდერნიზმის ერთ-ერთი ბურჯია, არა მხოლოდ ვერტიკალური სტრუქტურის (ცათამბჯენები), არამედ დაგეგმარების გამოც, რაც მოიცავს ორივეს, შეზღუდულ და შეუზღუდავ აზროვნებას, რამეთუ მთელი კუნძული ჭადრაკული დაგეგმარებით წარმოგვიდგება.

ამერიკის მაგალითზე არანაკლებ თვალსაჩინოა ევროპული გამოცდილება და პირველ რიგში, პარიზის გენერალური გეგმა, შემუშავებული პირველი თანამედროვე ურბანისტის ჰაუსმანის მიერ. მისი სურვილი ხომ შუასაუკუნოვანი ქალაქის თანამედროვე ეპოქის შესაბამის დედაქალაქად ქცევა იყო. თუმცა რეალური ათვლის წერტილი ემთხვევა ზოგიერთ შესანიშნავ თანამედროვე ნამუშევარს, მაგალითად ლუდვიგ ჰილბერსეიმერის „მრავალსართულიან შენობათა ქალაქი“ (1924), რომელიც ჩიკაგოს ხელოვნების ინსტიტუტში გამოიფინა და ლე კორბუსიერის ალჟირის გეგმა (1930).

1927 წელს Großstadt Architektur-ში გამოქვეყნებული High Rise City (მრავალსართულიანი შენობების ქალაქი) გერმანული არქიტექტურის ყველაზე ცნობილი პროექტია. იგი წარმოადგენს ჰილბერსეიმერის იდეას სრულიად რაციონალურ ქალაქზე, რომელშიც გამოყოფილია ტრანსპორტის თანმიმდევრული და სპეციალიზირებული დონეები: ქვემოდან ზემოთ მიმართული, რკინიგზა, მეტროპოლიტენი, მაღალი გამტარობის მქონე მაგისტრალები, ურბანული და ლოკალური ქუჩები და ასევე, ქვეითები და კომერციული გზები. ვერტიკალურ ქალაქში არ არის ინდივიდის ადგილი, მხოლოდ საზოგადოების, რომელიც ქმნის ძალას ქალაქზე სრული კონტროლის მოსაპოვებლად. ჰილბერსეიმერის ქალაქი უტოპია გახლავთ, ლე კორბუსიერთი შთაგონებული ვერტიკალური სიმჭიდროვისა და გერმანული საქალაქო ფუნქციონალიზმისა.

ალჟირის გეგმა ან გეგმა ოზუსი (ტყვია) 1932 წელს შეიქმნა და შემდეგ შვეიცარიელი ოსტატებისთვის ნოყიერ ნიადაგად იქცა, რომელიც ახალ, დინამიკურ და

თანამედროვე ქალაქად გარდაისახა. ავტომაგისტრალი, ახალი ქალაქის სტრუქტურის ხერხემალი, გრძელდება 15 კილომეტრზე სანაპიროს გასწვრივ და განლაგებულია 14 დონეზე ისე, რომ მოხერხდეს, დაახლოებით 180 000 მოსახლის განთავსება. ხუთი მეტრის სიმაღლის მაკროსტრუქტურულ ფენებს შორის მოსახლეობას აქვს საშუალება ააშენოს სახლი და ისარგებლოს შესანიშნავი თანამდევით პანორამით. ლე კორბუზიე მიესალმება ცხოვრების თანამედროვე ხედვას, რომლის მიხედვითაც, ცივილიზაციის მექანიზმის მქონე ქალაქური სივრცე ერწყმის მოძრავ მანქანებს.

მოდერნიზმის დასასრული 1970-იან წლებში დადგა, როდესაც იაფი, უნიფიცირებული მაღლივი კორპუსების მშენებლობა შეწყდა მრავალ ქვეყანაში, მათ შორის ბრიტანეთსა და საფრანგეთში. მას შემდეგ ბევრი მათგანი დაინგრა კიდევ და მათი ადგილი შედარებით ტრადიციული სტილის ნაგებობებმა დაიჭირა. ქალაქგეგმარების თანამედროვე აქცენტი ინდივიდუალიზმი და მრავალფეროვნებაა საზოგადოებასა და ეკონომიკაში. ეს არის პოსტმოდერნისტული ერა.

ოთხმოციან წლებში ვენტურისა და საიტის პოსტმოდერნისტული ირონია გადაიქცა რომა ინტერნიუტისა და პაოლო პორტოგეზის ბიენალეს ანტიმოდერნისტულ უკმაყოფილებად, მაგრამ, ამასთან ერთად, გახდა ახალი და საინტერესო ექსპერიმენტი, რომელიც განკუთვნილია აღდგენილი ბუნებრივი ურთიერთობისა და ინდივიდუალური შენობებისა და ქუჩების სიახლოვისთვის. ყველაზე პატარა, თუმცა ამ მდგომარეობისთვის ყველაზე აუცილებელი ნიმუშია ნიუ-იორკის მაღაზიის ფასადი, რომელიც დაგეგმილი და შესრულებულია ვიტო აფონჩისა და სტივენ ჰოლის მიერ 1993 წელს: მიკრო-მუზეუმი, რომელიც იკავებს მაღაზიის ადგილს და ზუსტად წვდება ქუჩას თავისი მუტანტური ფასადის წყალობით.

1992 წელს ბარსელონამ ზაფხულის ოლიმპიურ თამაშებს უმასპინძლა. ამის შედეგად დიდმა ინდუსტრიულმა ქალაქმა მრავალი ცვლილება განიცადა. ოლიმპიადისთვის მზადების ფარგლებში ზღვის გასწვრივ მდებარე ინდუსტრიული შენობები დაანგრიეს, რათა ორი მილის სიგრძის პლაჟი მოეწყობოთ. ახალმა კონსტრუქციამ გზების გამტარუნარიანობა 17%-ით, კანალიზაციის სისტემის სიმძლავრე 27%-ით, ხოლო მწვანე საფარის და პლაჟების რაოდენობა 78%-ით გაზარდა. 1990 წლიდან 2004 წლამდე ქალაქში სასტუმროს ნომრების რაოდენობა გაორმაგდა. უმნიშვნელოვანესი რამ, რა, ქალაქის იერსახის ცვლილებამ გამოიწვია ისაა, რომ 2012 წელს ბარსელონა მსოფლიოს მასშტაბით მეთორმეტე, ხოლო ევროპის მასშტაბით მეხუთე იყო იმ ქალაქების რეიტინგში, რომელიც ყველაზე პოპულარულია ტურისტებში.

თანამედროვეობის უმნიშვნელოვანესი მონაპოვარი ასფალტის გავრცელებაა, რომელიც თავდაპირველად იმისთვის შეიქმნა, რომ ხალხს თავი აერიდებინა მტვრისა და ტალახიანი გზისგან, თუმცა მოგვიანებით ფეხი მოიკიდა როგორც სიჩქარისა და დაცულობის სიმბოლომ. მეოცე საუკუნის დასაწყისში „მოსაფალტება“, თანამედროვეობის ტიპური პირმშო, ავტომობილების გავრცელებასთან ერთად ხელიდან ხელში გადადიოდა და ნელ-ნელა გახდა მეტაფორა ახალი მდგომარეობის დინების და სრული ხელმისაწვდომობისა.

ახალი ავანგარდული არქიტექტურა აშენებდა ქალაქებს მფრინავი მანქანებით 1991 წელს გამოჩნდა პირველი gps სისტემა რომელიც ჯერ კიდევ დაუსრულებელ რუკებს იყენებდა. 2005 წელს დაიწყო google map-ის ხანა ის შეიცავდა იმ ადამიანების ცხოვრებას, რომლებიც მოგზაურობენ ქალაქებსა და ქვეყნებში. ეს მნიშვნელოვანი და რადიკალური ცვლილება ერთის მხრივ არის ტექნოლოგიური აღქმა სივრცისა, რომელიც ფაზლივითაა დატანილი რუკაზე ასეთი საშუალების გამოყენებით შესაძლებელია თავიდან აიცილო ყოველგვარი საფრთხე. მეორე მხრივ, არსებობს ფიზიკური მახასიათებელი ქუჩებისა და გზებისა რისი აღქმა google map-ით შეუძლებელია.