ქ.რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა

ტექსტური ნაწილი

2013 წ

შესავალი

საქართველოში თვითმართველი ქალაქებს სოციალურ - ეკონომიკური თუ ურბანული განვითარების განსასაზღვრად ესაჭიროება სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვა და ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის არსებობა. ამ მიზნით, აშშ საერთაშორისო განვითრების სააგენტოს დახმარებით (USAID) პროგრამა „დემოკრატიული მმართველობა საქართველოში“ (G3) შეიმუშავა ქალაქის ურბანული განვითარების სტრატეგიული გეგმა, რომელიც სახელმძღვანელოდ გადაეცა (G3) მიერ ორგანიზებული კონკურსში გამარჯვებულ ორგანიზაციას - ,,არტსტუდიო პროექტს", დოკუმენტაცია სარეკომენდაციო ხასიათისაა, რომლის ძირითადი ამოცანაა დეგეგმარების მიმდინარეობისას სტრატეგიულად აზროვნებითა და მოქმედებით ხელმძღვანელობა. დოკუმენტი მნიშვნელოვან დასაყრდენ სახლემძღვანელო მასალას წარმოადგენს ქალაქის ახალი თაობის დაგეგმარების დოკუმენტების შემუშავებისთვის.

„არტსტუდიო პროექტი“-ს მიერ შესასრულებელი სამუშაოები დაყოფილია ოთხ ძირითად დავალებად. 1) თვითმმართველი ქ. რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალებისთვის წინასაპროექტო კვლევა .2)რუსთავის საკრებულოს მიერ დამტკიცებული მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალება 3) თვითმართველი ქ. რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა . 4) თვითმართველი ქ.რუსთავის კონკრეტული უფლებრივი ზონირების რუკა.

ჩატარებული სამუშაოები:

I ეტაპი -- თვითმმართველი ქ. რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალებისთვის წინასაპროექტო კვლევა .

- ფიზიკური გარემოს კვლევა- ინფრასტრუქტურული მონაცემების მოძიება და ანალიზი.
- ეკოლოგიური, გარემოს, კულტურული მემკვიდრეობის მონაცემები: მოძიება და ანალიზი.
- არსებული დოკუმენტაციის მოძიება და ანალიზი.
- სამართლებრივი აქტების, რეჟიმების და ნოემატიული აქტების მოძიება და ანალიზი.
- ეკონომიკური განვითარების პროგრამის სტრატეგია და ანალიზი.
- ურბანული განვითარებისთვის საპროექტო ტერიტორიის ძირითადი მიზნები და ამოცანების ჩამოყალიბება.
- რეგიონული სავაჭრო და ლოჯისტიკური ცენტრის პოტენციალის შესწავლა.
- არსებული საწარმოო ტერიტორიების პოტენციალის დადგენა .
- განაშენიანების განვითარების ფიზიკური და (ტერიტორიული) პოტენციალი.

II ეტაპი -- ქ.რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალების შემუშავება

- ქ. რუსთავის სამხარეო და რეგიონული მნიშვნელობის გაზრდის შესაძლებლობა.
- ქ.რუსთავის ადმინისტრაციული საზღვრების გაზრდა.

- მიწის გამოყენება.
- ტრანსპორტი. არსებულიდა სამომავლო განვითრება.
- სათემო ნაგებობები, დაწესებულებები და ადგილები.
- საცხოვრისი.
- ეკონომიკური განვითრება.
- კრიტიკული და მგრძნობიარე არეალები.
- ბუნებრივი საფრთხეები .
- სასოფლო სამეურნეო მიწები.

2013 წლის 27 აგვისტოს ზემოთ აღნიშნული დოკუმენტი დაამტკიცა თვითმართველი ქალაქ რუსთავის საკრებულომ.

წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში შემუშავებულია მესამე ეტაპის დავალება, თვითმართველი ქ. რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, - სადაც ასახულია განვითარების სამომავლო სტრატეგიები ინფრასტრუქტურის, ეკონომიკის, სამეწარმეო აქტივობის თვალსაზრისით, სამომავლო საცხოვრებელი ფონდის, კომერციული თუ ინდუსტრიული, რეკრეაციული თუ საზოგადო საქმიანი არეალების განვითარების შესაძლებლობები და პოტენციალი.

,,საქართველოს სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსი“ საქართველოს კანონის 141-ე მუხლის, მე-11 ნაწილი, რომლის თანახმად, 2019 წლის 3 დეკემბრამდე უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს 2019 წლის 3 ივნისამდე დამტკიცებული მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმების კოდექსის და შესაბამისი კანონქვემდებარე აქტების მოთხოვნებთან შესაბამისობა და შესაბამისი გეგმების სახით დამტკიცება. აქედან გამომდინარე რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმაში შევიდა არაარსებითი ხასიათის ცვლილებები 2019 წელს.

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის განმარტებითიბარათი 5

- ❖ ზოგადი მიმოხილვა 5
- ❖ სატრანსპორტო ნაწილის განმარტებითი ბარათი 11
- ❖ ქ. რუსთავის ინტენსიური განვითარების საჭიროება 15

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის აღწერა 18

- ❖ ქ. რუსთავის სამხარეო და რეგიონული მნიშვნელობის გაზრდის შესაძლებლობა 18
- ❖ ქ. რუსთავის ადმინისტრაციული საზღვრების გაზრდა 24
- ❖ მიწის გამოყენება 25
- ❖ სატრანსპორტო და საფეხმავლო გზები. არსებული და სამომავლო განვითარება 28
- ❖ საზოგადო, რელიგიური და სათემო მომსახურების ნაგებობები, დაწესებულებები და ადგილები 32
- ❖ საცხოვრისი 33
- ❖ ეკონომიკური განვითარება 37
- ❖ კრიტიკული და მგრძნობიარე არეალები 38
- ❖ ბუნებრივი, ტექნოგენური და სხვა საფრთხეები 39
- ❖ სასოფლო–სამეურნეო მიწები 40

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასება 41

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის განხორციელების ეტაპები და რიგითობა 42

- ❖ პირველ ეტაპზე განსახორციელებელი სამუშაოები 42
- ❖ მეორე ეტაპზე განსახორციელებელი სამუშაოები 42
- ❖ მესამე ეტაპზე განსახორციელებელი სამუშაოები 43
- ❖ მეოთხე ეტაპზე განსახორციელებელი სამუშაოები 43
- ❖ პერსპექტივაში განსახორციელებელი სამუშაოები 43

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის ფუნქციური ზონირება 44

- ❖ ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის ფუნქციური ზონირება 44

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის - საინჟინრო ნაწილი 46

- ❖ საქალაქო/სათემო მომსახურების ელექტრომომქრაგების, სასმელი წყლით მომარაგების, ტექნიკური წყლით მომარაგების, თხევადი ნარჩენების სარინელების, ბუნებრივი აირის მისაწოდებელი და სანიაღვრე წყალარინების ქსელები და ნაგებობები. 46

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის რუკებისა და გეგმების აღწერა 49

- ❖ რეგიონული რუკა. არსებული და სამომავლო განვითარება 49
- ❖ რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკა. არსებული და სამომავლო განვითარება 49
- ❖ ორთოფოტო, ტოპოგეოდეზია, გეოლოგიური და სეიმური მონაცემები. 49
- ❖ მიწის გამოყენება. გეგმები 49
- ❖ ტრანსპორტი. გეგმები 49
- ❖ საცხოვრისი. გეგმა 50
- ❖ ეკონომიკური განვითარება 50
- ❖ კრიტიკული და მგრძნობიარე არეალები 51
- ❖ ბუნებრივი ტექნოგენური და სხვა საფრთხეები, ასევე საფრთხეებისაგან დაცვისათვის საჭირო ადმინისტრაციული შენობა-ნაგებობები 51

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის განმარტებითი ბარათი

ქ. რუსთავის მდგრადი ურბანული განვითარებისათვის აუცილებელია თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისი ახალი თაობის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტების არსებობა, აქედან გამომდინარე უპირველეს მიზანს წარმოადგენს კანონმდებლობის მოთხოვნათა შესაბამისად შემუშავებული და დამტკიცებული ქ. რუსთავის გენერალური გეგმა და განაშენიანების გეგმა, რომელიც შეასრულებს ქალაქის ურბანული განვითარებისა და მმართველობისათვის ძირითადი დოკუმენტის დანიშნულებას.

❖ ზოგადი მიმოხილვა

- შესავალი

ქ. რუსთავი წარმოადგენს მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის აგლომერაციის მნიშვნელოვან შემადგენელ ნაწილს. განსაკუთრებული ფუნქციური თავისებურებებიდან გამომდინარე ავსებს და ამდიდრებს სისტემის შინაარსს და წარმატებული თანაარსებობის დიდი პოტენციალი გააჩნია. დედაქალაქთან უშუალო სიახლოვე, ისტორიულად ჩამოყალიბებული დანიშნულება, საზღვრისპირა მდებარეობა, ახალი გეოპოლიტიკური ვითარების გათვალისიწნებით ქ.რუსთავის განვითარების საინტერესო პერსპექტივებს სახავს. უფრო მკაფიოდ იკვეთება მისი ადგილი და მნიშვნელობა აგლომერაციის მთლიანი განვითარების პროცესში. ისტორიული ქალაქი მცხეთის, დედაქალაქის, სადაც კონცენტრირებულია ქვეყნის ინტელექტუალური და საქმიანი პოტენციალის დიდი ნაწილი, სამრეწველო ფლაგმანი რუსთავისა და სასაზღვრო-სატრანსპორტო კვანძი გარდაბნის ურთიერთსასარგებლო თანამშრომლობისთვის აქტუალური ხდება, როგორც აღნიშნული სივრცის მოწყობის, ასევე მიმდინარე პროცესების სწორი შეფასება, გააზრება და განვითარების დაგეგმარება. წარმატებული და ინტენსიური ინტეგრაციის უზრუნველსაყოფად ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა.

აიგო თბილისის გარშემომსვლელი გზა, მიმდინარეობს გარშემოსავლელი რკინიგზის ხაზის მშენებლობა, უახლოეს მომავალში რუსთავი დედაქალაქს ახალი ავტობანით დაუკავშირდება. თუმცა რეალური ვითარებისა და განვითარების პერსპექტივების გათვალისწინება ურთიერთკავშირების სისტემის უფრო ფართოდ და თანმიმდევრულად განხილვას მოითხოვს; კერძოდ, ერთობ საეჭვოა თბილისი-წითელი ხიდის გამშვები პუნქტის შემაერთებელი ავტომაგისტრალის დღევანდელი სახით არსებობის მიზანშეწონილობა. მაგისტრალი შუაზე კვეთს ახალ საზღვრებში მოქცეულ რუსთავს; არ არსებობს მოხერხებული კავშირი ქალაქის სამრეწველო ზონასა და აღნიშნულ მაგისტრალს შორის, მეტად რთულია გზის მთლიან მონაკვეთზე მოძრაობა. გარდა აღნიშნულისა, მიზანშეწონილი იქნებოდა სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვების მომსახურეობისთვის ერთიანი სასაზღვრო-საბაჟო კვანძის მოწყობა. გაუმართავია საავტომობილო კავშირები რუსთვასა და ქვემო ქართლის რეგიონს შორის.

- გეოგრაფიული აღწერა

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის უკანასკნელი პროექტი დამუშავდა 1986 წელს საპროექტო ინსტიტუტ „საქქალაქმშენპროექტში“. ამ დროისათვის, რუსთავი წარმოადგენდა საქართველოს უმსხვილეს სამრეწველო ცენტრს, განვითარებული შავი მეტალურგიით, ქიმიითა და სამშენებლო ინდუსტრიით. ძირითადი ქალაქწარმომქმნელი ფაქტორი იყო ამიერკავკასიის მეტალურგიული ქარხნის მშენებლობა, რომელიც განხორციელდა საბჭოთა კავშირის თავდაცვის სამინისტროს 1944 წლის გადაწყვეტილებით. პროექტირების დაწყებისას სამშენებლოდ გამოყოფილი ტერიტორია დაშორებული იყო თბილისისგან 27 კმ-ით. დღეისათვის, თბილისისა და რუსთავის მოქმედი გენერალური გეგმის თანახმად, საპროექტო საზღვრებს შორის მანძილი 5.5კმ-ია. ქალაქის დაგეგმარების თავდაპირველი პროექტით, მდინარის მარცხენა ნაპირზე გათვალისწინებული იყო დასახლებული პუნქტი, როგორც მეტალურგიული ქარხნის კომპლექსის ნაწილი. 1944 წლის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების თანახმად, ქალაქი გათვალისწინებული იყო 30000 ადამიანზე, რომელთაგან მარცხენა ნაპირზე დასახლებული უნდა ყოფილიყო 10000 ადამიანი. შავი მეტალურგიის სამინისტროს დავალების თანახმად პროექტი ითვალისწინებდა მოსახლეობის ნახევრის განთავსებას დაბალსართულიან კარმიდამოიან სახლებში. 1945 წელს დამტკიცდა ქ.რუსთავის მარცხენა ნაპირის გენერალური გეგმა. ახალი სოციალისტური ქალაქი დაპროექტებული იყო როგორც ქალაქი-ბაღი, მწვანეში ჩაფლული კარმიდამოიანი 1-2 სართულიანი განაშენიანებით. ამ პროექტით დაიწყო მომავალი ქალაქის მარცხენა ნაპირის განაშენიანება. შემდგომში, მშენებლობის ახალი დარგების განვითარებასთან ერთად გამოიკვეთა ქალაქის განვითარების ახალი პერსპექტივები. ქალაქის მარჯვენა ნაპირის გენერალურ გეგმაზე მუშაობისას შეტანილი იქნა ცვლილებები მოსახლეობის გაანგარიშებაში. ნავარაუდევი იყო, რომ 1960 წლისთვის მოსახლეობის რაოდენობა 50000 ადამიანს მიაღწევდა. 1947 წელს დამუშავდა და წარედგინა ზემდგომ ორგანოებს განსახილველად გენგეგმის სქემები ორ ვარიანტად. ორივე შემთხვევაში დასახლეული ნაწილის განთავსება გათვალსიწინებული იყო მარჯვენა ნაპირზე თბილისი-ბაქოს შოსესა და მდინარე მტკვარს შორის. ერთ ვარიანტში, მარცხენა ნაპირიდან მიმავალი მთავარი ქუჩა გრძელდებოდა პირდაპირ თბილისი-ბაქოს მაგისტრალის გადაკვეთამდე. არქიტექტორების ნეპრინცევისა და მელიქიშვილის მიერ დამუშავებული, შემდგომში მიღებული წინადადებით, მთავარი ქუჩა იხრებოდა და მიემართებოდა თბილისის მიმართულებით, შოსეს პარალელურად. შემდგომი განვითარების პერსპექტივების გამოვლენისას, ცხადი გახდა, რომ რუსთავი როგორც მოსახლეობით, ასევე ტერიტორიულად გაცილებით უფრო სწრაფი ტემპით იზრდებოდა ვიდრე ამას დამტკიცებული პროექტი ითვალისწინებდა. ქალაქის ორგანიზაციებისა და მშენებელთა მიერ პროექტთან შეუთანხმებელი ქმედებების შედეგად, დაიწყო ტერიტორიების შემთხვევითი, დაუგეგმავი ათვისება. მთლიანად იქნა მოშენებული რკინიგზის ლიანდაგსა და მეტალურგიულ ქარხანას შორის არსებული ზოლი სხვადასხვა საწარმოებისა და სახელოსნოებით. დროებითი მშენებლობის სახით, რკინიგზის სადგურიდან ჩრდილო-აღმოსავლეთით აიგო მთელი საცხოვრებელი რაიონი (მშენებელთა დასახლება). ასევე ყოველგვარი შეთანხმების გარეშე დაიწყო ჩრდილო აღმოსავლეთით მდებარე სამრეწველო ზონის ტერიტორიის განაშენიანება ერთი მხრივ საბჭოთა მეურნეობის და მეორე მხრივ რუსთავის მაცხოვრებელთა მიერ. გაჩნდა აუცილებლობა მიმდინარე მშენებლობისა და ქალაქის ტერიტორიული განვითარების რეგულირების მიზნით ახალი გენერალური გეგმის შედგენისა. ახალი გენერალური გეგმის საპროექტო-საძიებო სამუშაოები დაიწყო 1959 წელს. საქართველოს საგეგმო კომიტეტის მიერ შედგენილი მონაცემების მიხედვით დამუშავებული ტექნიკურ-ეკონომიკური გათვლების თანახმად ქალაქის მოსახლეობა 1980 წლისთვის 177000 ადამიანი უნდა გამხდარიყო. ამ

მონაცემებზე დაყრდნობით დამუშავდა ქალაქის ტერიტორიალური განვითარების ორი ვარიანტი. პირველი გულისხმობდა ძირითადი მოსახლეობის მარჯვენა ნაპირზე განთავსებას; მეორე გეგმარებითი სქემის მიხედვით მარჯვენა ნაპირის განაშენიანება იზღუდებოდა ადრე დამტკიცებული საზღვრებით და ძირითადი საცხოვრისი უნდა განლაგებულიყო მარცხენა ნაპირზე, ჩათმის მთის კალთებსა და პლატოზე. პირველი ვარიანტის ძირითად ნაკლს წარმოადგენდა დასახლებული ტერიტორიის მნიშვნელოვანი სიშორე დასაქმების ძირითადი ობიექტებსიგან, რაც ართულებდა მუშა-მოსამსახურეთა ტრანსპორტირების ორგანიზებას, აგრძელებდა საინჟინრო ქსელებს. ასევე არასასურველად მიიჩნეოდა ქალაქების თბილისისა და რუსთავის საზღვრების მიახლოება (ეს სურვილი არ იყო რაიმე მოსაზრებით დასაბუთებული). მეორე შემთხვევაში ყველა ჩამოთვლილი საკითხი დადებითად წყდებოდა. ამ ვარიანტის ერთადერთი ნაკლი იყო საწარმოო და საცხოვრებელ რაიონებს შორის სანიტარული ზონის შემცირება, რაც არ შეესაბამებოდა იმ დროს მოქმედ სანიტარულ ნორმებს, რომლებიც აღნიშნული ზონის 10კმ-დე გაზრდას მოითხოვდა. ეს ორი წინადადება განხილულ იქნა საქართველოს სახმშენის მიერ 1962 წელს. „საქქალაქმშენსახპროექტმა“ რეკომენდაცია გაუწია გენგეგმას საფუძვლად დადებოდა პირველი (მარჯვენა სანაპიროს) ვარიანტი, შემდეგი შენიშვნების გათვალისწინებით: მოსახლეობის რაოდენობა 1980 წლისთვის განსაზღვრულიყო 180000 ადამიანით, სართულიანობა გაზრდილიყო 5-8 სართულით და მეტით, თბილისი-ბაქოს საავტომობილო გზა გატანილიყო ქალაქის საზღვრებს გარეთ. დასრულებული გენერალური გეგმა შეთანხმებული იქნა მშენებლობისა და არქიტექტურის საქმეთა კომიტეტის მიერ შემდეგი რეკომენდაციების გათვალისწინებით:

- მეტი ყურადღება დაეთმოს ქალაქის ძველი და ახალი ნაწილების კომპოზიციურ კავშირს;
- ქალაქის ახალ ნაწილში გათვალისწინებული ყოფილიყო ტერიტორიები მსუბუქი და ადგილობრივი მრეწველობის საწარმოთა განსათავსებლად;
- გაუმჯობესებულიყო ქალაქის სანაპიროთა არქიტექტურულ-გეგმარებითი გადაწყვეტები;

1972 წლის სექტემბერში საქართველოს რესპუბლიკის მინისტრთა საბჭომ დაამტკიცა რუსთავის გენერალური გეგმა შემდეგი ცვლილებებით:

მოსახლეობის რაოდენობა 2000 წლისათვის დამტკიცდა 150000 ადამიანი, ნაცვლად 182000 ათასისა.

იმ დროისათვის არსებული ცენტრალური სტატისტიკური სამმართველოს გათვლების თანახმად 2010 წლისთვის ქალაქის მოსახლეობა 197000 ადამიანით უნდა განსაზღვრულიყო, ხოლო დემოგრაფიული ზრდის შედეგად 200000 ადამიანს ვარაუდობდა. მიუხედავად ამ მონაცემებისა, ქვეყნის ხელმძღვანელობამ მიიღო დირექტიული გადაწყვეტილება ქალაქის მოსახლეობისა და საზღვრების ზრდის მიზანშეწონილობის შესახებ. ადრე დამუშავებული ჰიპოტეზიდან ამოღებული იქნა ყველა ის საწარმო, რომელიც არ იყო დაკავშირებული ძირითად წარმოებასთან. მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდა დაიგეგმა შრომის წარმადობის სწრაფი ზრდის საწარმოო პროცესების მექანიზაციის და ავტომატიზაციის დანერგვის ხარჯზე.

რუსთავის გენერალური გეგმის ბოლო (განუხილველ) ვერსიაში მხედველობაში იქნა მიღებული საერთო სიტუაცია; დედაქალაქის სიახლოვე, თავისუფალი ტერიტორიების შეზღუდულობა, წარმოების განვითარების შეჩერება, მოსახლეობის რაოდენობა საანგარიშო ვადისთვის (2010წ.) განისაზღვრა 185 000კაცით. ამასთანავე გათვალსიწინებული იქნა ცენტრალური სტატისტიკური

სამმართველოს პროგნოზი და დემოგრაფიული მონაცემები. შედეგად გათვალსიწინებული იქნა 182.5ჰა სარეზერვო ტერიტორიები. რუსთავის წარმოშობისა და განვითარების ქალაქგეგმარებითი პროცესების შესწავლამ, ჩამოყალიბებულმა მოსაზრებებმა და გადაწყვეტებმა, მათი განხილვისას გამოთქმულმა შენიშვნებმა და მთავრობის პოზიციების გაცნობამ რამდენიმე მნიშვნელოვანი დასკვნის საფუძველი შექმნა. ურბანული გარემოსა და ზოგადად ადამიანის ღირსეული არსებობისადმი იმდროს გავრცელებული დანაშაულებრივად გულგრილი დამოკიდებულების გამო არ შესრულდა; „საქქალაქმშენსახპროექტის“ რეკომენდაციები -მეტი ყურადღება დათმობოდა ძველი და ახალი ქალაქების კომპოზიციურ კავშირის გააზრებას. ქალაქის ახალ ნაწილში გათვალისწინებული ყოფილიყო ტერიტორიები მსუბუქი და ადგილობრივი მრეწველობის საწარმოთათვის. გაუმჯობესებულიყო ქალაქის სანაპიროთა არქიტექტურული გეგმარებითი გადაწყვეტები. აღნიშნული შენიშვნების უგულებელყოფასთან დაკავშირებული პრობლემების სიმძაფრემ დროთა განმავლობაში იმატა და მძიმე ტვირთად აწევს დღევანდელ თაობას. ქვეყნის დედაქალაქთან მიმართებაში რუსთავის განვითარებისადმი არაჯანსაღი ახირებული დამოკიდებულების გამო ხელოვნურად იქნა შეფერხებული მთავარი ინდუსტრიული ქალაქის განვითარების ბუნებრივი პროცესი, რამაც თავის მხრივ ხელი შეუშალა არ ორი მნიშვნელოვანი ქალაქის ურთიერთსასიკეთო ტენდენციების ჩამოყალიბებასა და განვითარებას. ამავდროულად აღსანიშნავია ისიც, რომ რუსთავის განაშენიანება, როგორც წესი გეგმაზონიერად, ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციისა და ნორმატიული პირობების დაცვით ხორციელდებოდა. თავად საპროექტო გადაწყვეტებით პროფესიული დონით გამოირჩეოდნენ. შედეგად გამართული სტრუქტურული წყობისა და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის ურბანული გარემო მივიღეთ. ერთფეროვნება და უღიმღამობა დროის დამახასიათებელი ნაკლი იყო, სადაც ცალკეული პიროვნებები უძლურები იყვნენ, თუმცა რუსთავში მაინც მოხერხდა მეტნაკლებად ჰუმანური და მყუდრო გარემოს შექმნა, განსაკუთრებით მის ძველ უბნებსა და სარეკრეაციო სივრცეებში. აქ დაგროვილი გამოცდილება შესწავლისა და შემოქმედებითი განვითარების საგანი უნდა გახდეს. განსაკუთრებითი აღნიშვნის ღირსია ქალაქის ტერიტორიის მოწყობისა და საინჟინრო ინფრასტრუქტურის სისტემა, რომელმაც დროისა და მრავალი სირთულის წინაშე წარმატებით ჩააბარა გამოცდა და ხშირ შემთხვევაში მხოლოდ მათი რეაბილიტაციაა საკმარისი სასურველი შედეგის მისაღებად. საბედნიეროდ, დღეისათვის აღნიშნული რეგიონი განიხილება როგორც აგლომერაციული სისტემა, შესაბამისი ინტეგრაციული განვითარების წახალისებისა და ხელშეწყობის განწყობით. რუსთავს ჩრდილოეთისა და დასავლეთის მიმართულებით დაემატა საკმარისი სარეზერვო ტერიტორიები, რაც საქმიანი აქტივობის სწრაფი და მაშტაბური ზრდის უნიკალურ საშუალებას იძლევა.

- არსებული მდგომარეობა

ბუნებრივი პირობებითა და თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო მაგისტრალის არსებობის გამო ქალაქი დაყოფილია 3 ნაწილად: მარცხენა სანაპირო, მარჯვენა სანაპირო და რკინიგზის სადგურის გადაღმა რაიონებად. ძირითადი საწარმოო სიმძლავრეები განლაგებულია მარცხენა ნაპირზე. საცხოვრებელ რაიონებთან მიმართებაში ინდუსტრიული ზონა განლაგებულია ქარების გავრცელების მხარეს. მავნე საწარმოებსა და საცხოვრებელ კვარტლებს შორის დატოვებულია 300მ სიგანის მწვანე სანიტარული ზონა. უკანასკნელ წლებში უკონტროლობის გამო მწვანე ზოლში გაჩნდა სხვადასხვა დანიშნულების შენობა-ნაგებობები. სამეწარმეო სტაგნაციის პირობებში ქარხნების მავნე გევლენა უმნიშვნელოა. მომავალში პროცესების გააქტიურების

ფონზე ეკოლოგიური მდგომარეობის უზრუნველყოფა ახლებურად იქნება გასააზრებელი ახალი რეალობისა და პირობების გათვალსიწინებით. ქალაქის საცხოვრებელი ნაწილი 3 რაიონადაა დაყოფილი: მარცხენა სანაპირო, მარჯვენა სანაპირო და რკინიგზის სადგურის მიღმა რაიონებად (მშენებელთა დასახლება). მარცხენა ნაპირის დასახლება მოშენებულია ძირითადად 1-2-3 სართულიანი სახლებით. მარცხენა ნაპირზე -მომსახურების ობიექტების ნაწილი; რკინიგზის სადგური, ადმინისტრაციული სახლი, სტადიონი, პარკი, კულტურის სახლი და საავადმყოფოებია განთავსებული. ქალაქის ორივე უბანი დაკავშირებულია ერთმანეთთან ორი ხიდით, ხოლო ვაგზლის მიღმა რაიონი სატრანსპორტო გზაგამტარებით. ქალაქის ახალ ნაწილში აგებულია რიგი საზოგადოებრივი დანიშნულების შენობებისა. აღსანიშნავია, რომ მარცხენა ნაპირზე განთავსებული ინფრასტრუქტურული ობიექტებისგან განსხვავებით ქალაქის ახალ განაშენიანებაში საზოგადოებრივი სექტორი ქაოტურად და არათანმიმდევრულად ვითარდება. ფუნქციონალური ზონირების ერთ-ერთ არსებით ნაკლს წარმოადგენს საწარმოო ობიექტების თავმოყრა ქალაქის ერთ რაიონში. არსებული საწარმოო ზონის ფართობი შეადგენს 1.7 ათას ჰექტარზე მეტს და გაწელილია საცხოვრებელი ტერიტორიების გასწვრივ 7კმ მანძილზე. თუმცა, მეორეს მხრივ ასეთი წყობა ეფექტურად უზრუნველყოფს სანიტარულ-ჰიგიენური პირობების დაცვას.

ქალაქის ცენტრში არსებული მდინარე და მწვანე ჭალა სასიკეთო პირობებს ქმნის ჯანმრთელი ყოფისა და დასკვნების უზრუნველსაყოფად და ზოგადად ქალაქის მიკროკლიმატის გასაუმჯობესებლად. სამწუხაროდ ქალაქის დასვენების სისტემის ისეთი მნიშვნელოვანი ნაწილი, როგორიცაა იაღლუჯის მთა არ არის მოქცეული რუსთავის საზღვრებში, რაც მის განვითარებასა და სასიკეთოდ გამოყენების პოტენციალს მნიშვნელოვნად ზღუდავს. რუსთავს გააჩნია სატრანსპორტო მაგისტრალების მწყობრი სისტემა, რაც ინფრასტრუქტურის სრულყოფისა და განვითარების მოხერხებულ პირობებს ქმნის. რუსთავის სახმშენებელი კომბინატის მწყობრში შესვლის შედეგად, საცხოვრებელი ფონდის 60%-ზე მეტი ტიპიური პროექტებით იქნა განხორციელებული, რაც ქალაქის იერსახეზე მეტად უარყოფით გავლენას ახდენს. მომავალში უპრიანი იქნება სპეციალური შემოქმედებითი და ორგანიზაციული ძალისხმევა შექმნილი ვითარების ხარისხობრივად შესაცვლელად.

- ზონირების შესახებ

თავდაპირველად რუსთავი ჩაფიქრებული იყო როგორც დედაქალაქის სიახლოვეს არსებული ინდუსტრიული პროფილის ქალაქი, რომელიც მკვეთრად უნდა ყოფილიყო გამიჯნული თბილისისგან და ნაკლებად უნდა დამსგავსებოდა სატელიტს. საწარმოო, საცხოვრებელ, საზოგადოებრივ და სარეკრეაციო სივრცეებს უნდა უზრუნველყოთ ქალაქის ავტონომიური ფუნქციონირება. დასაქმების სფეროს ერთფეროვნებამ, ორ არათანაზომად ქალაქს შორის არსებულმა დისპროპორციამ სანახაობითი, კულტურული, სავაჭრო, მომსახურეობისა და სხვა სფეროებზე ერთის მხრივ და მუშა და ტექნიკურ კადრებზე მზარდმა მოთხოვნილებამ მეორეს მხრივ ბუნებრივად გამოიწვია მოკლევადიანი ქანქარისებური მიგრაციისა და სხვა სახის ინტეგრაციის პროცესები. გარდა აღნიშნულისა, საინჟინრო და ყოფითი მომსახურების ქსელი, ობიექტური ფაქტორების გამო ხშირად გამჭოლი სისტემების სახეს ღებულობდა (ენერგომომაარგება, ნაგვის გადამუშავება, კანალიზაცია, ადრეულ პერიოდში წყალმომარაგების სისტემა და სხვა). უკანასკნელ ხანებში თავი იჩინა ისეთმა მოვლენამ, როგორიცაა მოქალაქეთა უფლება დაუბრკოლებლად შეარჩიონ საცხოვრებელი ადგილი მოხერხებულობის, საცხოვრისისა და ცხოვრების ფასის გათვალისწინებით, რაც მენტალურ შეხედულებათა

გადაფასებას და არჩევანის თავისუფლად გაკეთების უნარში გამოიხატა. დაიწყო და მოსალოდნელია სოფლად მცხოვრები ჭარბი (რაც განსაკუთრებით ქვემო ქართლში შეიმჩნევა) მოქალაქეთა რაოდენობის ქალაქებისკენ მიგრაციის პროცესი, რასაც ურბანული გარემოს გაზრდა და გაჯერება უნდა მოჰყვეს. რუსთავმა მთელი რიგი მიზეზების გამო შესაძლოა წარმატებით შეასრულოს ამ პროცესების მარეგულირებლის ფუნქცია, რითაც ერთგვარად დაიცავს კიდეც დედაქალაქს გადატვირთვისგან. ამისათვის აუცილებელია რუსთავი განვითარდეს, დასაქმდეს, გახდეს მიმზიდველი და კომპაქტური ქალაქი, იაფი სატრანსპორტო და კომუნალური მომსახურების სფეროთი. თბილისის სამხრეთითა და რუსთავის ჩრდილოეთით ინტენსიური განვითარების შედეგად შესაძლო ხდება ორივე ქალაქის მოქალაქეთათვის საერთო სარგებლობის მომსახურების უზრუნველყოფა რაც ერთის მხრივ ხშირ შემთხვევაში შეამცირებს მანძილებს და დროს, ხოლო მეორეს მხრივ უნდა გაანეიტრალოს ქალაქის პერიფერიაში მცხოვრებთა მენტალური უხერხულობა (დისკომფორტი).

ქ.რუსთავის ჩრდილოეთით დაწყებულმა საქმიანმა აქტივობამ, სპორტულ-სანახაობითი ობიექტების განვითარებამ საკმაოდ ენერგიული ინტერესი და ლტოლვა გამოიწვია. ამ მიმართულებით რუსთავისთვის დამატებითი ტერიტორიების გამოყოფამ, შესაძლოა მნიშვნელოვნად გააჯანსაღოს ქალაქის სტრუქტურული წყობა და მისი ჰარმონიული განვითარების შესაძლებლობები. დასაქმების სფეროს განვითარება ქალაქის მეორე ბოლოში, მისი პოლიფუნქციური ხასიათი ეხმიანება საქართველოს პროფესიული და სამთავრობო წარმომადგენლების დასკვენსა და რეკომენდაციებს. ინდუსტრიული ზონის გარდა სხვა მნიშვნელოვანი მიზიდვის არეალების გაჩენა მოქალაქეებს გაცილებით ფართე და მრავალფეროვანი არჩევანის საშუალებას უქმნის, მნიშვნელოვნად დაიცავს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას პიკური გატავირთვებისგან. წარმოდგენილი წინადადება მიზანშეწონილად მიიჩნევს იაღლუჯის მთის მიმდებარე ტერიტორიების ქალაქის საზღვრებში მოქცევას. იაღლუჯას მთა ყოველთვის იყო რუსთაველი მოსახლეობის მოკლევადიანი დასვენების პოპულარული კერა და მომავალშიც (განსაკუთრებით ცხოვრების კომფორტის დონის ამაღლების კვალობაზე) შესაძლოა უფრო მეტად გაამდიდროს ქალაქის დასვენებისა და გართობის პოტენციალი.

ზემოთ აღნიშნული გარემოებებისა და ზოგადად ქვეყანაში შექმნილი ვითარების გათვალსიწინებით, შესაძლებელი ხდება ქალაქის ფუნქციური აღნაგობის მნიშვნელოვანი გაჯანსაღება, რამაც მოვლენათა წარმატებით განვითარების შემთხვევაში დადებითად უნდა იმოქმედოს რუსთავის მოქალაქეთა ყოფაცხოვრების დონეზე, მათი შრომის პირობებზე, ასევე აგლომერაციის ფუნქციონირების წარმატებით განვითარებაზე. წარმოდგენილი წინადადება ითვალსიწინებს იმ გარემოებას, რომ რუსთავი დასაბუთებული, გააზრებული ქალაქგეგმარებითი დოკუმენტაციის საფუძველზე თანმიმდევრულად ვითარდებოდა და შედეგად ფუნქციურად გამართული წყობის ქალაქის სახე მიიღო. ცხადია ქალაქს გააჩნია არსებითი ნაკლოვანებები, რომლებიც ძირითადად გასულ საუკუნეში ჩვენს ქვეყანაში საწარმოო ობიექტებისა მის გარშემო აგებული ქალაქების დაგეგმარებისა და ზოგადად ადამიანისადმი არაჰუმანური დამოკიდებულების შედეგად წარმოიშვა. მომავალში რუსთავი შეინარჩუნებს თავის ტრადიციულ დანიშნულებას განსახლების სისტემაში. აქტიურად ჩაერთვება მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის აგლომერაციის ფორმირებისა და განვითარების პროცესში. მნიშვნელოვნად გაიზრდება და გამდიდრდება ქალაქის ფუნქციური მრავალფეროვნება და იერსახე, რამაც სავარაუდოა რომ აამაღლოს მოქალაქეთა ცხოვრების კომფორტის დონე. შემოთავაზებული კონცეფციის მიხედვით ქალაქის საცხოვრებელი ნაწილის სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე საწარმოო ზონაში ჩასაატრებელია მნიშვნელოვანი ცვლილებები.

მაღალტექნოლოგიური, უადანაკარგო და ეკოლოგიურად უსაფრთხო თანამედროვე გამოცდილების გათვალსიწინებით პოლიფუნქციური ინდუსტრიულ-ლოჯისტიკური ცენტრი, შესაძლოა მოხერხებულად განთავსდეს სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალებს შორის. აღნიშნულ არეალს ქალაქისაგან კვლავინდებურად გამიჯნავს წარმოების მავნე გავლენისაგან დამცავი მწვანე ზოლი. დამცავი ზოლის მოშენების პირობები და ხასიათი დაზუსტდება თანამედროვე საწარმოთა ტექნიკური პარამეტრების გათვალსიწინებით. ქალაქის ძველ და ახალ ნაწილებს შორის არსებული ბუნებრივი ჭალის ფარგლებში ჩამოყალიბებული სარეკრეაციო სივრცე, განსაკუთრებით ძველი ქალაქის მიმდებარე ტყე-პარკი და ხელოვნური ტბის მიმდებარე ტერიტორია ძირითადად შეინარჩუნდბენ თავის დანიშნულებას და ხასიათს. რაც შეეხება ჩრდილოეთით მდებარე ჭალის ნაწილს, საჭირო იქნება მისი სპეციალური დაგეგმარება; დასვენების, შემეცნებითი, სპორტული თუ გასართობი ობიექტების, ასევე ველური ლანდშაფტის ოპტიმალური თანაზომადობისა და მოსახლეობისთვის მისაწვდომობის უზრუნველსაყოფად. თვალსაწიერ მომავალში არ არის მოსალოდნელი მოსახლეობის სწრაფი და მასშტაბური ზრდა, თუმცა პროექტში გამოყოფილია ამ მიზნით გათვალისწინებული სარეზერვო ტერიტორიები. საცხოვრებელი და მომსახურების ობიექტების სამომავლო განვითარება, პირველ რიგში მიზანშეწონილი იქნება არსებული სელიტებური ტერიტორიების ინტენსიური ათვისება, ცხოვრების ხარისხის ამაღლებისა და იერსახის გაუმჯობესების პირობით. აქამდე დამუშავებული ქალაქგეგმარებითი პროექტების განხილვისას მუდამ იდგა საკითხი რუსთავის ძველ და ახალ ნაწილებს შორის „კომპოზიციური კავშირების“ გააზრებისა და დაგეგმარების შესახებ. აღნიშნული პრობლემა დღითი-დღე უფრო მეტ აქტუალობას იძენს. არსებობს საფრთხე იმისა, რომ თუ დროულად არ დამუშავდება განსაკუთრებულად მაღალი მხატვრული და პროფესიული ღირებულების კონცეპტუალური პროექტი, არ იქნება მის შესაბამისად განსაზღვრული და დაცული ქალაქის ორ რაიონს შორის მდებარე სივრცის მოსაშენებლად ქალაქმშენებლობითი პირობები, შესაძლოა აღნიშნული ტერიტორიები მომეტებული კომერციული აქტივობისა და თვითნებობის პოლიგონად იქცეს. ქალაქის ჩრდილო-დასავლეთით მიერთებული ტერიტორიების მომავალში ათვისებისა და თბილისი-ბაქოს არსებული გზატკეცილის მნიშვნელობის შეცვლის შედეგად, ქალაქს უჩნდება ამ ნაწილის აქტიური განვითარების უნიკალური პირობები. დღეისათვის უკვე გაჩნდა თვალსაჩინო მაგალითები იმისა, თუ რა მიმართულებითაა შესაძლებელი ამ სივრცის შემდგომი ათვისება ახალი მოთხოვნებისა და ამოცანების პირობებში. შერეული განაშენიანება, სავაჭრო-საგამოფენო ობიექტები, უვნებელი საწარმოები, ლოჯისტიკური ბაზები არასრული სიაა იმ ობიექტებისა, რომლებიც შესაძლოა განთავსდეს აქ და მოხერხებულად ჩაეწეროს ქალაქის სტრუქტურაში. მეტად სასარგებლო იქნება იაღლუჯის მთისა და მისი აღმოსავლეთი კალთის შემოერთება ქალაქის საზღვრებში; მითუმეტეს, რომ იაღლუჯის მთა ყოველთვის წარმოადგენდა რუსთაველების ხანმოკლე დასვენების პოპულარულ კერას და მომავალში უფრო წარმატებით შეუძლია შეასრულოს მნიშვნელოვანი როლი ქალაქის სარეკრეაციო სისტემის სრულყოფის საქმეში.

❖ სატრანსპორტო ნაწილის განმარტებითი ბარათი

- საპროექტო წინაპირობა

რუსთავის სივრცითი დაგეგმარების პრობლემატიკის განხილვისას მნიშვნელოვანი წილი განეკუტვნება სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის პერსპექტიულ ხედვას, რომელმაც უნდა შეითავსოს როგორც ქალაქში ეკონომიკური აქტიობის ამაღლების და სამუშაო ადგილების შექმნის, ასევე ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის (TRACECA) საკვანძო ფუნქციის გაფართოების შესაძლებლობები, ქალაქის მდებარეობით განპირობებული სხვა პრიორიტეტები.

საერთაშორისო გადაზიდვებში ფუნქციის გასაფართოვებლად, არსებული ინფრასტრუქტურული და ტერიტორიული პოტენციალის გათვალისწინებით, კარგი საინვესტიციო გარემოა. თანაც, რომ ეს ტერიტორიები მდებარეობს სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალებთან.

საქალაქო ტრანსპორტთან მიმართებით საყურადრებოა საპროექტო სივრცისა და მისი მიმდებარე არეალების თავისებურებათა გათვალისწინებით იმგვარი ქსელის შექმნა, რომელიც მაქსიმალურად მოიცავს რუსთავის ირგვლივ დასახლებებს და თბილისის მიმართულებას, მასთან სამარშრუტო ქსელის გაზრდით (მაგ. მოსკოვის გამზირის და საავიაციო ქარხნის აღმოსავლეთის ნიშნულებთან).

ამავდროულად, მთლიანობაში ქალაქის მრავალმხრივი და მდგრადი განვითარებისათვის ერთ-ერთ ძირთად კომპონენტს წარმოადგენს ტრანსპორტისაგან გარემოზე ზემოქმედების შერბილება, რაც სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის დაგეგმვით, მოძრაობის ორგანიზაციისა და რეგულირების სათანადო ხარისხით უნდა იქნას მიღწეული.

- არსებულ გარემოებათა შეფასება

ძირითადი გასათვალისწინებელი ფაქტორები სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასთან მიმართებით:

- 122.5 ათასი მოსახლეობით ქალაქს, მის შუაზე გამყოფ მდ.მტკვარზე, აქვს მხოლოდ 2 ხიდი, რომელთაგან ერთი განლაგებულია ქალაქის ჩრდილოეთის საზღვარზე, ხოლო მეორე ერთადერთი ღერძია (კოსტავას ქუჩა) `ძველი და ახალი რუსთავის~ კავშირებისათვის. ამასთანავე, ამავე ხიდზე გადის თბილისი-გარდაბნის მარშრუტი თბილისი-წითელი ხიდის ავტომაგისტრალიდან მოძრაობისას და საყურადღებოა, რომ ეს მარშრუტი გადის ქალაქის სარეკრეაციო და მჭიდროდ დასახლებულ ზონებში;
- ქალაქის გზები კარგად არის დაქსელილი მისაწვდომობის თვალსაზრისით და მათი ძირითადი ნაწილი აკმაყოფილებს ახლანდელ დატვირთვებს;
- რკინიგზის სალიანდაგო ქსელი საშუალებას იძლევა სამანევრო-დამხარისხებელი და ჩიხური ხაზების ექსტენსიური განვითარებისათვის;
- ქალაქის განაშენიანება და მისი პერსპექტივა საშუალებას იძლევა საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების მომსახურებისთვის ახალი ინფრასტრუქტურული ობიექტების და სატრანზიტო გზების დასაგეგმარებლად.

ქ. რუსთავის ტრადიციები მატერიალური წარმოების სფეროს მრავალდარგობრიობის და შრომითი რესურსების მაღალი კვალიფიკაციის გათვალისწინებით, კარგი ბაზაა საერთაშორისო ბაზარზე პოზიციის გაძლიერებისათვის და მ.შ. სატრანსპორტო მომსახურების სფეროში.

ამ და უფრო ფართო მასშტაბების სოციალურ-ეკონომიკურ პრობლემატიკას ასახავს ქალაქის ხელისუფლების დასაბუთებული ხედვა, რომელიც 2017 წლამდე განვითარების პროგრამაშია.

ქალაქის განაშენიანების სამხრეთის საზღვრის გასწვრივ გადის `თბილისი-წითელი ხიდი~ საერთაშორისო ავტომაგისტრალი; დასავლეთით – თბილისის შემოვლითი ავტომაგისტრალი; აქედან 10 კმ-ია „თბილისი-ერევანი" საერთაშორისო ავტომაგისტრალამდე; ჩრდილოეთ ნაწილში (სარკინიგზო მაგისტრალის და სამრეწველო ზონის გასწვრივ) გადის რუსთავი-ჯანდარის გზა, რომლის ჩრდილო-დასავლეთით გაგრძელება 20 კმ-ზე (თბილისი-გაჩიანი-რუსთავის გზა) უერთდება თბილისის (ქინძმარაულის ქუჩა, გადასასვლელით ბ.ხმელნიცკის ქ. და მოსკოვის გამზ.); „თბილისი-გარდაბანი" მარშრუტი გადაკვეთავს ქალაქს 30 ჰა-ზე პერსპექტიული განაშენიანების სარეკრეაციო და სპორტული მოედნების ზონაში და მჭიდროდ დასახლებულ უბანს.

საერთაშორისო სატრანსპორტო გადაზიდვებისათვის ხელსაყრელი მდებარეობის მიუხედავად, რუსთავის პოტენციალი ჯერ-ჯერობით არ შეიძლება ჩაითვალოს ათვისებულად, როდესაც ამ მიმართებით ინფრასტრუქტურის შემდგომმა განვითარებამ, შესაძლოა, მნიშვნელოვნად შეარბილოს სოციალური და ეკონომიკური პრობლემები.

რუსთავის მიმდებარედ უკვე დამკვიდრებულია საავტომობილო ბიზნესის მსხვილი ქსელი და შეიქმნა საერთაშორისო სტანდარტების სარბოლო არენა. ქალაქის დასავლეთით თავმოყრილმა ავტოცენტრებმა შექმნეს ბიზნესის პროფილირებული სივრცე, რომელიც რეგიონული მნიშვნელობისაა როგორც კავკასიის, ასევე შუა აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებისთვის. რეალობიდან გამომდინარე, გამოკვეთილია ახლო პერსპექტივაში აქ სავაჭრო ცენტრების ქსელის გაფართოების პროექტები.

აღნიშნულ სივრცეს გრძივად ჰკვეთს „თბილისი-წითელი ხიდი" საერთაშორისო საავტომობილო მაგისტრალი, რომელსაც ამავე სივრცეში უერთდება თბილისის შემოვლითი გზა. აქედან 2 კმ-ია რუსთავში შესასვლელ ამჟამინდელ ცენტრალურ გზამდე, რომელიც ქალაქის განაშენიანებაში შუა ღერძად გამავალი მთავარი გზაა.

ქალაქის ფარგლებში მთავარი და სამარშრუტო გზების დაქსელვის და მათი საექსპლუატაციო-ტექნიკური მდგომარეობა ძირითადად აკმაყოფილებს სატრანსპორტო ნაკადებს. ამ ქსელის შემდგომი განვითარება და საერთაშორისო გზებთან შეხების ნიშნულების კორექტირება დამოკიდებულია მოსალოდნელ სატრანსპორტო ნაკადებზე და ეს უნდა დადგინდეს სივრცით-ტერიტორიული გეგმის გათვალისწინებით.

ახლანდელ პირობებში ქალაქის სამარშრუტო ქსელით მისაწვდომია საცხოვრებელი რაიონები და კვარტლები, ეკონომიკური აქტიობის უბნები, არის 6 საავტობუსო და მიკროავტობუსებით მომსახურების მარშრუტები, ამავე სახეობის ტრანსპორტით ხდება მგზავრების გადაყვანა თბილისის რამდენიმე უბანში და ირგვლივ არსებულ სხვა რეგიონებში.

რუსთავის რკინიგზის სადგურის სალიანდაგო ქსელი და მთელი მეურნეობა უზრუნველყოფს ადგილობრივი და სატრანზიტო ტვირთების მომსახურებას, სამანევრო და ჩიხური ხაზები არ უქმნის დაბრკოლებას გამჭოლ მოძრაობას, სადგურის სამხრეთით და აღმოსავლეთით განლაგებული მსხვილი საწარმოების სალიანდაგო ხაზების ნაწილი ამჟამადაც ექსპლუატაციაშია, ხოლო ნაწილი შემორჩენილია „დაძირული ლიანდაგების" ან მიწის ვაკისების ან საწარმოთა ბალანსებზე რიცხული განსხვისების ზოლების სახით.

მიმდებარე ტერიტორიებზე არსებობს რკინიგზის სალიანდაგო მეურნეობის შემდგომი ექსტენსიური განვითარების შესაძლებლობა და სწორედ ეს ქმნის წინაპირობას ამ სივრცის მიმზიდველობისათვის ლოგისტიკური ცენტრების და ტექნოლოგიური პარკების მოსაწყობად, რაც მასტიმულირებელი ფაქტორია მათ სიახლოვეს სხვადასხვა პროფილის ახალ საწარმოთა შესაქმნელად – ე.ი. რუსთავის საინვესტიციო მიმზიდველობის გასაზრდელად.

- რუსთავის სატრანსპორტო პოტენციალის გაზრდის შესაძლებლობები

ქალაქის საინვესტიციო მიმზიდველობის გაზრდის მრავალმხრივი მიზნებიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანია, რომ შემკრებ-გამანაწილებელი ფუნქციის გაფართოებით განმტკიცდეს რუსთავის პოზიცია საერთაშორისო სატრანზიტო გადაზიდვებში. მითუმეტეს, რომ ლოგისტიკური ცენტრებისა და ტექნოლოგიური პარკების კომპაქტური განთავსების შესაძლებლობა სამრეწველო ზონაში და რკინიგზის გასწვრივ, საშუალებას იძლევა თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის შესაქმნელად.

სივრცით გეგმარებაში ამგვარი გადაწყვეტის შემთხვევაში, დგება რუსთავი-ჯანდარა არსებული საავტომობილო გზის ძირეული რეკონსტრუქციის ან მის პარალელურად ახლის მშენებლობის საკითხი სულ მცირე 4 ზოლით (ორი მიმართულებით) და თანაც იმის გათვალისწინებით, რომ ლიანდაგების საწარმოთა ჩიხებში გადასასვლელები ერთ დონეზე არ გადაიკვეთოს საავტომობილო გზასთან.

აღნიშნული მიზნების განხორციელებისა და საერთაშორისო საავტომობილო ტრანზიტის გაზრდის მიზნით, ასევე სომხეთის მიმართულების გადაზიდვების უფრო მჭიდროდ დასაკავშირებლად რუსთავის ეკონომიკურ სივრცესთან (ასევე, დატვირთვები მცირდება თბილისის გამოსასვლელ გზაგამყოფზე), მიზანშეწონილი ხდება სატრანსპორტო ქსელის გაფართოება მანძილების შესამცირებლად და 4 ზოლიანი ავტომაგისტრალების მშენებლობა:

- თბილისის შემოვლითი გზის გზაგამტარი – მარნეული;
- თბილისი–წითელი ხიდის მაგისტრალი –გარდაბანი;
- თბილისი–გაჩიანი–რუსთავი (დ.აღმაშენებლი ხიდი)–ჯანდარის გზა – გარდაბანი.

ამგვარი გადაწყვეტის შემთხვევაში, ქალაქ რუსთავში ნებისმიერი დანიშნულების ტრანზიტის აკრძალვის პირობები იქმნება და შესაძლებელი ხდება ადგილობრივი სატვირთო გადაზიდვებითაც მინიმალურად დაიტვირთოს საცხოვრებელი უბნები.

ეს ქსელი, თავის მხრივ, სტიმული იქნება რუსთავში (მეტწილად, სამრეწველო და ლოგისტიკის ზონაში) სხვა სფეროების მსხვილი და საშუალო საწარმოთა შესაქმნელად.

სატრანსპორტო ნაკადების შესაძლო ზრდისათვის ქალაქის არსებული საგზაო მეურნეობის შესაბამისობა მოითხოვს არსებული ინფრასტრუქტურის გაფართოება-რეკონსტრუქციის სამუშაოების დაგეგმვას და ახალმშენებლობებს (2-დონიანი გზაგამტარების ჩათვლით). მიზნად უნდა იქნას დასახული ავტოტრანსპორტის პარკირების სივრცეების გაფართოება; მცხოვრებთა და ვიზიტორების მისაწვდომობა სარეკრეაციო, საგანმანათლებლო, სპორტული და ეკონომიკური აქტიობის ზონებში _ ქალაქის ყველა ქუჩაზე ფეხმავალთა და ტრანსპორტის შეუფერხებელი და უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფით.

მგზავრების მისაწვდომობისა და ეკოლოგიური ვითარების გაჯანსაღებისათვის, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ზოგიერთ მარშრუტზე ავტობუსები ჩანაცვლდეს

ელექტროტრანსპორტით (ძირითადად ტრამვაით), რომელიც დაინერგოს როგორც ქალაქის საცხოვრებელ უბნებში და მათთან უშუალო სიახლოვეს, ასევე თბილისის მიმართულებაზე;

ტრამვაის ჩართვა რუსთავი-თბილისის მიმართულებაზე უნდა მოხდეს რუსთავის საზღვრებში წრიული მარშრუტის შექმნით, ხოლო თბილისის მიმართულების მარშრუტი მოეწყოს ასევე წრიული სქემით და მოიცვას ავტომობილების სავაჭრო სივრცე, გაჩიანის და ყარაჯალარის დასახლებები, მოსკოვის გამზირი და ბ.ხმელნიცკის ქუჩა (ამ სქემით, მეტროს სადგურებთან და ცენტრალურ ავტოსადგურთან, სხვა საკვანძო პუნქტებთან მისაწვდომობის გათვალისწინებით). სასურველია მარშრუტის ფონიჭალით გატარება.

ქალაქისა და მისი მიმდებარე ტერიტორიების მომავლის ხედვა მოითხოვს სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის დროს გათვალისწინებული იქნას მეტროს ხაზის შემოყვანა და მისი სადგური უნდა დაიგეგმოს პერსპექტივის გათვალისწინებით მგზავრების უპირატესი თავშეყრის სივრცეში.

❖ ქ. რუსთავის ინტენსიური განვითარების საჭიროება

- დღევანდელი მდგომარეობა

არსებული მდგომარეობით ჩვენი ჩვენი ქვეყნის ქალაქებში ახალმშენებლობა წარმოებს უმეტესწილად თავისუფალი ტერიტორიების ათვისების გზით რასაც ევროპის ქვეყნებში უწოდებენ გრინფილდ დეველოპმენტს -ეს აიხსნება საკმაოდ საწყის ეტაპებზე მყოფი უძრავი ქონების ბაზრის ლოგიკით, რომელიც ცდილობს იმოქმედოს მინიმალური წინააღმდგეობის გზით -ინვესტირება ხდება მოგების მიღების უმარტივესი გზით.

ქალაქების ცენტრში, როგორც წესი, ფასი უფრო მაღალია, არის დამატებითი სირთულეები და დეველოპერები ხშირად არჩევენ ახალი ტერიტორიების ათვისებას. ამავე დროს, ახალი ტერიტორიების ათვისებას და უძრავი ქონების რეალიზაციისას, ისინი როგორც წესი არ ითვალსიწინებენ მათი კეთილმოწყობის და ექსპლუატაციის ხარჯებს და მოკლევადიანი მოგების მოგების მიზნით დაგეგმილი განვითარება მიდის იქამდე, რომ გრძელვადიანი ხარჯები დაკავშირებული ინფრასტრუქტურასთან, ბუნებრივ რესურსებთან, კეთილმოწყობასთან და ექსპლუატაციასთან გადადის ან მუნიციპალიტეტის ან სულაც მომავალი თაობების მხრებზე.

ამასთან ერთად, „გრინფილდ დეველოპმენტი“ არ არის ერთადერთი და გარდაუვალი გზა ტერიტორიების განვითარებისა. ამგვარი განვითარება უმეტესად დამახასიათებელია ძირითადად ულტრა ლიბერალური ეკონომიკის ქვეყნებისთვის, სადაც სახელმწიფო ფაქტიურად არ ერევა უძრავი ქონების ბაზრის განვითარების სფეროში. ამერიკის ეკონომიკურ სფეროში ჩატარებული კვლევები აჩვენებს, რომ ამგვარი მიდგომა არ არის შორს მჭვრეტელური, არ უწყობს ხელს სტაბილურ მდგრად განვითარებას და არც გრძელვადიან სტაბილურ მოგებას - არც კერძო და არც სახელმწიფო სექტორში. „გრინფილდ დეველოპმენტი“, ანუ იგივე ექტენსიური განვითარება გულისხმობს თავისუფალი ტერიტორიების განაშენიანებას, რაც ითვალისწინებს ახალი გზებისა და კომუნიკაციების მშენებლობას, დამატებითი სატრანსპორტო, სოციალური და კომუნალური ობიექტების განვითარების აუცილებლობას. ამასთან ერთად, იზრდება ქალაქის განაშენიანების ფართობი, რაც ზრდის ავტომანქანების რაოდენობას, იწვევს ახალი სკოლების, საბავშვო ბაღების და სხვა ობიექტების საჭიროებას; ეს

ყველაფერი უმეტეს შემთხვევაში არ არის დაკავშირებული მოსახლეობის ზრდასთან - შესაბამისად ახალი განაშენიანების გარკვეული და ზოგჯერ არც ისე პატარა ნაწილი, ცარიელი რჩება. თავისმხრივ ამგვარი განვითარება უარყოფითად მოქმედებს ხოლმე მთლიან უძრავი ქონების ბაზრის, კერძოდ მის მოქნილობაზე და შედეგად მთლიანად ურბანული სივრცეების, მათ შორის არსებულის, ხარისხიანობასა და ეფექტურობაზე.

- კომპაქტური ქალაქი-მწვანე და წითელი ზონები

ქალაქში შესაძლებელია გამოიყოს პირობითად „წითელი“ და „მწვანე“ ზონები - რომლებიც განსაზღვრავენ განვითარების პრიორიტეტებს, მათ შორის ახალი ტერიტორიების ათვისების შეზღუდვის მხრივ. ქალაქის არსებული პოტენციალის ანალიზი გვიჩვენებს, რომ უახლოესი წლების მოთხოვნების დაკმაყოფილება შესაძლებელია არსებული ურბანიზირებული ზონების ოპტიმიზაციის გზით, ქალაქის ქსოვილის სიცარიელეების ამოვსებისა და განაშენიანების საზღვრების კონსოლიდაციით. ქალაქის საზღვრებში არსებული ცარიელი ნაკვეთები გარკვეულწილად უკვე ჩართულია საინჟინრო ინფრასტრუქტურაში, სატრანსპორტო სისტემაში და მათი ბოლომდე ათვისება, რა თქმა უნდა, ნაკლებ დაბანდებებს გულისმობს. ზემოაღნიშნული ე.წ. წითელი და მწვანე ზონების სტრატეგია გულისხმობს ჩამოყალიბდეს გააზრებული ხედვები და წესები იმის თაობაზე თუ სად და როგორ უნდა განვითარდეს ახალი მშენებლობები. ამ სტრატეგიამ უნდა განსაზღვროს ის იერარქია წითელ ზონებში, რომელიც ურბანიზირებულია და შესაძლებელია მისი შემდგომი ოპტიმიზაცია და განვითარება, და „მწვანესი“ -რომლებიც წარმოადგენენ საზოგადოებრივ ან ლანდშაფტურ სივრცეებს და შესაბამისად სადაც განაშენიანება შეზღუდული ან სულაც აკრძალულია.

არსებულ განაშენიანებაში ახალი უბნების დამატება ზრდის მათ სოციალურ მრავალფეროვნებას, მოქალაქეებს აძლევს საშუალებას გაიუმჯობესონ თავიანთი საცხოვრებელი პირობები საკუთარი უბნების ფარგლებში, ჩამოყალიბებული სოციალური და კულტურული ინფრასტრუქტურის შენარჩუნებით. ახალი შენობების მაცხოვრებლებს აქვთ საშუალება ისარგებლონ არსებული კომუნალური, სავაჭრო და საზოგადო სტრუქტურებითა და სივრცეებით. არსებული უბნის სიმჭიდროვისა და მრავალფეროვნების გაზრდა ხელს უწყობს ცოცხალი და აქტიური გარემოს ჩამოყალიბებას.

ქალაქის კომპაქტური განვითარება უზრუნველყოფს მისი ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესებას. ეს აიხსნება იმით, რომ განაშენიანებული რაიონების კომპაქტურობა იმავდროულად ამცირებს ავტოტრანსპორტით ჰაერის დაბინძურებას, საკანალიზაციო წყლების მდინარეებში ჩადინებას და აგრეთვე უკეთესი მონიტორინგის, კონტროლისა და საჭიროების შემთხვევაში მუნიციპალური სამსახურების მხრიდან საჭირო რეაგირებისა და ჩარევების საშუალებას.

საბოლოო ჯამში, ქალაქის კომპაქტურობა იძლევა უფრო მაღალი ხარისხის ლანდშაფტურ გარემოს -მის კეთილმოწყობაში ინვესტირებული სახსრები კონცენტრირდება უფრო მცირე ტერიტორიებზე.

- კომპაქტური ქალაქი და ეკონომიკა

ხშირად კომპაქტურ ქალაქებში ეკონომიკური, სოციალური თუ ეკოლოგიური საკითხების გადაწყვეტას სჭირდება უფრო რთული და კომპლექსური საკითხების გადაწყვეტა, ვიდრე უფრო

მეჩხერად განვითარებულ ურბანულ წარმონაქმნებში, სადაც პრობლემები წყდება ახალი მიწების ათვისების ხარჯზე. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ სირთულის მაღალი ხარისხი იძლევა ახალი ეკონომიკური გამოწვევების წარმოჩენას.

კომპაქტური ქალაქის მოდელს აქვს მთელი რიგი უპირატესობებისა. მისი სივრცეების ინტენსიფიკაციის ინვესტიციები შესაძლებელია არსებული გარემოს რემონტსა და რეკონსტრუქციებში იყოს ინტეგრირებული. არსებული საზოგადოებრივი სივრცეების და ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება იწვევს მიმდებარე ნაკვეთების ფასის ზრდას და შესაბამისად ზრდის სახელმწიფო ინვესტიციების რენტაბელობას. ქალაქის კომპაქტური მოდელით განვითარება უფრო სახარბიელოა ადგილობრივი ხელისუფლებისთვის -უფრო იაფია ექსპლუატაციაში და ითხოვს ნაკლებ დაბანდებას, განსაკუთრებით საშუალო და გრძელვადიანი პერსპექტივით.

- ქალაქის ქსოვილი -სიმჭიდროვის გაზრდა და კონსოლიდაცია

  რუსთავის, განსაკუთრებით მისი ახალი ნაწილის პრობლემა არის მისი განაშენიანების ქსოვილის მეჩხერი, ფრაგმენტირებული ხასიათი. ეს ვლინდება უბნების (კვარტლების) პერიმეტრების დაუსრულებლობაში, შენობებს შორის დიდ მანძილებში და სივრცეების ჩამოუყალიბლელობაში.ურბანული ქსოვილის უწყვეტობის არარსებობა ამცირებს ამ ქსოვილის აღქმადობას, ართულებს ორიენტაციას ქალაქში, განაშენიანების ფრაგმენტულობა გამოიხატება დაბალ სიმჭიდროვეში, აქტიურობის და დინამიურობის სიმცირეში. ქალაქის ცოცხალი და აქტიური გარემოს ჩამოყალიბებაში ზოგადად ორი ძირითადი ინსტრუმენტი არსებობს: განაშენიანების კონსოლიდაცია და სიმჭიდროვის გაზრდა. განაშენიანების კონსოლიდაცია გულისხმობს უბნების სიცარიელეების შევსებას, კვარტლების უწყვეტი პერიმეტრის შექმნის მიზნით. ამასთან, რათქმაუნდა, ახალი განაშენიანება უნდა ითვალისწინებდეს არსებული შენობების მასშტაბს და ორგანულად უნდა ერწყმოდეს მათ. კონსოლიდაციის პროცესი ბუნებრივად იწვევს ქალაქის ქსოვილის სიმჭიდროვის გაზრდას. რუსთავის ურბანული ქსოვილის გასაუმჯობესებლად უნდა მოხდეს მისი ცალკეული უბნების კონსოლიდაცია. ეს არ არის აუცილებელი განხორციელდეს ახალი მაღლივი შენობების ხარჯზე, არამედ ძირითადად სასურველია საშუალო სართულიანობით და რათქმაუნდა თითოეულ უბანზე ცალკე დამუშავებული და დამტკიცებული განაშენიანების რეგულირების გეგმების (გრგ) საფუძველზე.

  დღესდღეობით ქალაქში არის საკმაოდ ბევრი ცარიელი ტერიტორია, რომელთა ათვისება არის შესაძლებელი და ქალაქის ქსოვილის გამჭიდროება მოხდება. შეკრული პერიმეტრით განაშენიანებული უბნები იძლევა საშუალებას უკეთესად გაიმიჯნოს საზოგადოებრივი და კერძო სივრცეები, რაც თავის მხრივ გამიჯნავს პასუხისმგებლობის სფეროებს და შესაბამისად ამარტივებს ტერიტორიის მოვლისა და კეთილმოწყობის საკითხებს.

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის აღწერა

❖ ქ. რუსთავის სამხარეო და რეგიონული მნიშვნელობის გაზრდის შესაძლებლობა

- ქ. რუსთავის სამხარეო და რეგიონული მნიშვნელობის გაზრდა

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმის ერთ-ერთ ძირითად ამოცანას წარმოადგენს ქალაქის სამხარეო და რეგიონული მნიშვნელობის გაზრდა.

ქ. რუსთავისათვის, როგორც ქვემო ქართლის პოლიტიკური და ეკონომიკური ცენტრისათვის მნიშვნელოვანია მხარის ძირითად ქალაქებთან და დასახლებებთან სატრანსპორტო კავშირების გაუმჯობესება, განსაკუთრებით ქ.მარნეულთან და მარნეულის გავლით სხვა დასახლებებთან.

ქ. რუსთავისათვის, როგორცმცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის სამომავლო მეტროპოლიის ერთ-ერთ ძირითადი ქალაქისათვის მნიშვნელოვანია მისი საწარმო, სავაჭრო-კომეციული, სასაწყობო-ლოჯისტიკური და საცხოვრებელი პოტენციალის გამოყენება და განვითარება სამომავლო მეტროპოლიის ურბანული განვითარებისათვის.

ქ. რუსთავისათვის, როგორც აზერბაიჯანისა და სასომხეთის საზღვართან ახოსმდებარე ქალაქისათვის მნიშვნელოვანია ამ ქვეყნებთან დამაკავშირებელი არსებული და სამომავლო სატრანსორტო კავშირების განვითარება და ქალაქის ტერიტორიაზე კონკურენტუნარიანი სავაჭრო-კომერციული და სასაწყობო-ლოჯისტიკური საქმიანობის განვითარება

- ქ. რუსთავის მნიშვნელობა სამომავლო მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის მეტროპოლოაში

ქ.რუსთავი წარმოადგენს მდ. მტკვრის ხეობაში ისტორიულად განვითარებულ მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის სამომავლო მეტროპოლიის ერთ-ერთ ძირითად ქალაქს და ის ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში განხილულია ასეთ, მდ. მტკვრის გასწვრივ განვითარებულ ხაზოვან ურბანული სისტემის/ჯაჭვის ორგანულ შემადგენელ ნაწილად.

ქ. რუსთავის განხილვას მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის სამომავლო მეტროპოლიის ნაწილად აქვს განსაკუთრებული მნიშვნელობა მისი სამომავლო განვითარებისათვის.

- სარკინიგზო მაგისტრალების სავარაუდო განვითარება

სარკინიგზო მაგისტრალებს დიდი მნიშვნელობა აქვთ ქ. რუსთავში არსებული საწარმოო არეალის, ასევე სამომავლო სასაწყობო/ლოჯისტიკური არეალების განვითარებისათვის, ამ მიზნით ქ.რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასახულია სარკინიგზო მაგისტრალების სავარაუდო განვითარების სქემა, რომელიც მოიცავს აზერბაიჯანიდან მომავალი სარკინიგზო მაგისტრალის თურქეთისკენ მიმავალ სარკინიგზო მაგისტრალთან დაკავშირებას რუსთავსა და თბილისს შორის არსებული ტერიტოორიის გავლით, ქ.თბილისში შესვლის გარეშე და აზერბაიჯანიდან მომავალი სარკინიგზო მაგისტრალის დაკავშირება მშენებარე თბილისის შემოვლით რკინიგზასთან თბილისის შემოვლით.

სარკინიგზო მაგისტრალების სავარაუდო განვითარების სქემა დატანილია რეგიონულ რუკაზე

- ჩქაროსნული საავტომობილო გზების სავარაუდო განვითარება

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში განხილულია რამოდენიმე ჩქაროსნული საავტომობილო გზის პერსპექტიული განვითარება, ესენია: თბილისი–აზერბაიჯანის დამაკავშირებელი სამომავლო ჩქაროსნული საავტომობილო გზის განვითარება ქ. რუსთავში გამავალი სარკინიგზო მაგისტრალის გასწვრივ და რუსთავი–მარნეულის დამაკავშირებელი სამომავლო ჩქაროსნული საავტომობილო გზის განვითარება თბილისის შემოვლითი და რუსთავი თბილისის საავტომობილო გზების გადამკვეთი კვანძიდან ქ. მარნეულამდე, თბილისი
- მარნეულის სარკინიგზო მაგისტრალის გასწვრივ

ჩქაროსნული საავტომობილო გზების სავარაუდო განვითარების სქემები დატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე, ასევე მისი ის ნაწილი რომელიც გადის ქ. რუსთავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში დატანილია სხვა გეგმებზეც.

- თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი და ვაზიანის აეროპორტის სავარაუდო განვითარება

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის განვითარების ძირითადი ხელისშემშლელი ფაქტორია სათანადო მეორე ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის არარსებობა და მის მოსაწყობად არასაკმარისი ტერიტორია, საჭიროების შემთხვევაში ეს ფაქტორი შესაძლებელია საერთაშორისო აეროპორტის ვაზიანის აეროპორტის ტერიტორიაზე განვითარების საფუძველი გახდეს.

ქ.რუსთავთან ახლომდებარე ვაზიანის აეროპორტის ტერიტორიაზე საერთაშორისო აეროპორტის განვითარება ქ.რუსთავის სამომავლო განვითარებისათვის მნიშვნელოვანი ფაქტორი იქნება, ის განსაკუთრებით შეუწყობს ხელს თბილისსა და რუსთავს შორის სატრანსპორტო კავშირების განვითარებას.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი და ვაზიანის აეროპორტის სავარაუდო განვითარების სქემა დატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე.

- რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის განვითარება

რუსთავი–თბილისის მრავალმხრივი ურთიერთკავშირის განვითარებას ქ.რუსთავის სამომავლო განვითარებისათვის გააჩნია განსაკუთრებული მნიშვნელობა და გენერალურ გეგმა მნიშვნელოვანწილად მოიცავს ისეთი ურთიერთკავშირების განვითარების შესაძლებლობებს, როგორებიცაა რუთავსა და თბილისს შორის არსებული და პერსპექტიული სატრანპორტო კავშირები და მათი განვითრება, სატრანსპორტო კავშირების განვითარების მეშვეობით რუთავსა და თბილისს შორის არსებული დასახლებების ჩართულობა მცხეთა- თბილისი-რუსთავი-გარდაბნის სამომავლო მეტროპოლიის სისტემაში, კრწანისის ტყე-პარკის რეკრეაცუილ ზონად განვითარება, ასევე კრწანისის ტყე-პარკის მიმდებარე გაუნაშენიანებელი ტერიტორიის კომეციულ, სავაჭრო და ლოჯისტიკურ ზონებად განვითარება.

- რუთავსა და თბილისს შორის არსებული სატრანპორტო კავშირები

რუსთავსა და თბილისს შორის არსებობს სამი საავტომობილო გზა და სარკინიგზო მაგისტრალი.

საავტომობილო გზებია:

- თბილისიდან (ფონიჭალის მხრიდან) რუსთავის გავლით წითელი ხიდით აზერბაიჯანისკენ მიმავალი საავტომობილო გზა;
- თბილისიდან (საავიაციო ქარხნის მხრიდან) გაჩიანის გავლით რუსთავამდე მიმავალი საავტომობილო გზა;
- თბილისის შემოვლითი გზიდან რუსთავამდე მიმავალი საავტომობილო გზა.

თბილისიდან (საავიაციო ქარხნის მხრიდან) გაჩიანის გავლით რუსთავამდე მიმავალი საავტომობილო გზა არის ცუდ მდგომარეობაში და საჭიროებს რეაბილიტირებას. ამ გზის რეაბილიტირება მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს თბილისსა და რუსთავს შორის საავტომობილო სატრანსპორტო კავშირს.

თბილისიდან (ფონიჭალის მხრიდან) რუსთავის გავლით წითელი ხიდით აზერბაიჯანისკენ მიმავალი საავტომობილო გზის თბილისი-რუსთავის მონაკვეთზე დაგეგმილია ჩქაროსნული საავტომობილო გზის მოწყობა, რაზედაც (ფონიჭალაზე გამავალი ნაწილის გარდა) გაცემულია მშენებლობის ნებართვა, ამ საავტომობილო გზის გაფართოება-განვითარება მნიშვნელოვანია თბილისსა და რუსთავს შორის საავტომობილო სატრანსპორტო კავშირის გააუმჯობესებისათვის, მაგრამ ამ პროექტში საყურადღებოა ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე არსებული თბილისის შემოვლით გზასთან გადამკვეთი კვანძი და ქალაქში შემავალი მონაკვეთი ჟ.შარტავას გამზირამდე, ამ ნაწილების მიმართ ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში მოცემულია სავარაუდო სამომავლო განვითარების განსხვავებული ხედვა, რომელიც განხილულია ქ. რუსთავის და მასთან დამაკავშირებელი საავტომობილო გზების ერთანი სისტემის ნაწილად.

თბილისსა და რუსთავს შორის საავტომობილო სატრანსპორტო კავშირების გააუმჯობესებისათვის ასევე მნიშვნელოვანია თბილისიდან (საავიაციო ქარხნის მხრიდან) გაჩიანის გავლით რუსთავამდე მიმავალი საავტომობილო გზისა თბილისიდან (ფონიჭალის მხრიდან) რუსთავისკენ მიმავალი საავტომობილო გზის განივი კავშირის აღდგენა კრწანისის ტყე-პარკის მდ. მტკვარზე აღსადგენი ხიდის გავლით.

რუთავსა და თბილისს შორის არსებული სატრანპორტო კავშირების სქემა დატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე. ასევე მისი ის ნაწილები, რომელებიც გადის ქ. რუსთავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში დატანილია სხვა გეგმებზეც.

- რუთავსა და თბილისს შორის არსებული დასახლებები

რუსთავსა და თბილისს შორის მდ. მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე არსებული დასახლებებია,სოფლები: აღთაქლა (4230 მოსახლე), ყარათაქლა (2930 მისაქლე), ყარაჯალარი (4140 მოსახლე) და ფოლადაანთკარი. ხოლო მდ. მტკვრის მარჯვენა სანაპიროზე სოფლები: ფონიჭალა (5700 მოსახლე) და კრწანისი (2600მოსახლე).

თბილისსა და რუსთავს შორის არსებულ დასახლებებში ცხოვრობს დაახლოებით 20 000 ადამიანი.

ქ. რუსათავის გენერალურ გეგმაში განსაზღვრული თბილისსა და რუსთავს შორის სატრანსპორტო კავშირების განვითარება მოიცავს ამ ორ ქალაქს შორის არსებულ დასახლებებს, რაც მათი განვითარებისათვის მნიშვნელოვანი ფაქტორი შეიძლება გახდეს.

რუთავსა და თბილისს შორის არსებული დასახლებები სქემატურად დატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე.

- კრწანისის ტყეპარკი და მისი გამოყენების პერსპექტივა

ოთხმოციანი წლების ბოლოს გაკეთებული კრწანისის ტყეპარკის გამოყენების პერსპექტიული ხედვარუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირისათვის დღევანდელ სინამდვილეშიც არის აქტუალური საკითხი და რუსთავისათვის მნიშვნელოვანია მისი განვითარება

კრწანისის ტყეპარკის გამოყენების პერსპექტივა - „წლების მანძილზე ჩვენი დედაქალაქი თბილისი იზრდებოდა სწრაფი ტემპით, მაგრამ სამწუხაროდ ამ პროცესს მწვანე მასივების მშენებლობა არ მოჰყოლია, არამედ ცალკეულ შემთხვევებში შემცირდა კიდეც ოდესღაც სიცოცხლით სავსე ტრადიციული პარკების ფართობები, მიუხედავად მწვანე გარემოსკენ მოქალაქეთა მომალებული მისწრაფებისა. განსაკუთრებით მწვავედ იგრძნობა მოკლევადიანი დასვენებისა და გართობის მწვანე ზონების ნაკლებობა თბილისის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილში. გარეუბნის სწორდ ამ მხარეს, მდინარე მტკვრის გასწვრის, ყოფილ დაჭაობებულ და გამოუყენებელ ტერიტორიაზე დღეს გაშენებულია შესანიშნავი ტყე-პარკი.

პროექტი ითვალისწინებს არსებული ტყე-პარკის ბაზაზე, მიმდებარე ტერიტორიების ჩართვით მრავალფუნქციური სარეკრეაციო ზონის შექმნას ორი ქალაქისა და ახლომდებარე დასახლებული პუნქტების მოსახლეობის გართობისა და დასვენების მიზნით.

მომავალი სარეკრეაციო კომპლექსი ძირითადი ფუნქციების შესრულების გარდა წარმოგვიდგება როგორც მნიშვნელოვანი ელემენტი ქალაქგეგმარების ისეთი საკითხების გადაწყვეტისას, როგორიცაა: ორი დიდი ქალაქის ორიენტაცია, მოსახერხებელი სატრანსპორტო და ტექნოლოგიური კავშირი მათ შორის, გრძივი გეგმარებითი სისტემის შექმნა მდ. მტკვრის გასწვრის, მიწის ნაკვეთების რაციონალური გამოყენება საზოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტების კოოპერირების გზით, ბუნების დაცვის საკითხების გადაწყვეტა და სხვა.

ტყე-პარკის კეთილმოწყობის გარდა, პროექტი ითვალისწინებს ზოოპარკის განთავსებას, მემორიალს, სპორტულ-სანახაობით კომპლექსსა და სავაჭრო ცენტრს ბაზრობების მოედნით. ჭალის მიწების რაციონალური გამოყენებისა და კლიმატური პირობების გაუმჯობესების მიზნით, დამუშავებულია მდ. მტკვრიდ გასწვრივ ტყე-პარკის გაფართოებისა და განვითარების პერსპექტიული გეგმა“.

- ცხვრის გადასარეკი გზა

ქ. რუსთავის გავლით გადის ცხვრის გადასარეკი გზა, რომელიც მიემართება იაღლუჯის ზამთრის საძოვრებისაკენ. ამ გზის ქ.რუსთავში გავლის საფუძველია ქალაქში არსებული მდინარე მტკვარზე აგებული დ.აღმაშენებლის გამზირზეარსებული ხიდი.

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმის შესაბამისად განვითარების შემთხვევაში არსებული ცხვრის გადასარეკი გზა, რომელიც ქალაქის მნიშვნელოვან საზოგადოებრივ გზებზე

გადის,სირთულეებს წარმოქმნის,ხელს შეუშლის სატრანსპორტო მოძრაობას და მისი ქალაქის საზღვრებს გარეთ გადატანა აქტუალური გახდება.

ამ საკითხის გადასაწყვეტად ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ცხვრის გადასარეკად მოცემულია ორი ალტერნატიული ხიდი მდინარე მტკვარზე, ესენია კრწანისის ტყე-პარკის გავლით მდ. მტკვარზე აღსადგენი ხიდის და/ან მარნეული-გარდაბნის დამაკავშირებელი სამომავლო საავტომობილო გზის მდ.მტკვარზე ასაგები ხიდი.

ცხვრის გადასარეკად გამოყენებადი ხიდები დატანილია რეგიონულ რუკაზე.

- რუსთავი–მარნეულის დამაკავშირებელი სამომავლო ჩქაროსნული საავტომობილო გზა, თბილისის შემოვლითი და რუსთავი თბილისის საავტომობილო გზების გადამკვეთი კვანძიდან ქ. მარნეულამდე, თბილისი - მარნეულის სარკინიგზო მაგისტრალის გასწვრივ

ქ. რუსთავისათვის მნიშვნელოვანია ურთიერთკავშირის განვითარება ქვემო ქართლის სხვა ქალაქებთან და დასახლებებთან, მათ შორის განსაკუთრებით ქ. მარნეულთან, რუსთავი–მარნეულის დამაკავშირებელი სამომავლო ჩქაროსნული საავტომობილო გზის არსებობა, თბილისის შემოვლითი და რუსთავი - თბილისის საავტომობილო გზების გადამკვეთი კვანძიდან ქ. მარნეულამდე, თბილისი - მარნეულის სარკინიგზო მაგისტრალის გასწვრივ, მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს ქ. რუსთავის ქ. მარნეულთან და ქვემო ქართლის სხვა დასახლებებთან ურთიერთკავშირს. ასევე ეს გზა სასომხეთიდან მომავალ სატრანზიტო მოძრაობას თბილისში შესვლის გარეშე პირდაპირ დააკავშირებს თბილისის შემოსავლელ გზას გაივლის რუსთავის ახლადგანვითარებული კომერციული დანიშნულების ტერიტორიის სიახლოვეს და ხელს შეუწყობს ამ ტერიტორიის კომერციული მიმზიდველობის გაზრდას.

რუსთავი–მარნეულის დამაკავშირებელისამომავლო ჩქაროსნული საავტომობილო გზის სქემა დატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე, ასევე მისი ის ნაწილი რომელიც შედის ქ. რუსთავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში დატანილია სხვა გეგმებზეც.

- იაღლუჯის ქედის სამხრეთით არსებული რუსთავი–მარნეულისდამაკავშირებელი საავტომობილო გზა და მისი განვითარება

იაღლუჯის ქედის სამხრეთით არსებული წითელი ხიდისკენ მიმავალი ძირითადი საავტომობილო გზის გავლით მიმავალი რუსთავი–მარნეულის დამაკავშირებელი საავტომობილო გზის გაახლება გააუმჯობესებს ქ. რუსთავსა და ქ. მარნეულს, ასევე მარნეულის გავლით ქვემო ქართლის სხვა რაიონულ ცენტრებთან და დასახლებებთან ურიერთკავშირს, ეს გზა უმოკლესი არსებული გზაა ქ. რუსთავსა და მარნეულს შორის. ასევე მნიშვნელოვანია ამ საავტომობილო გზის გაგრძელება მდ. მტკვრის გადაკვეთით ქ. გარდაბნამდე და სარკინიგზო მაგისტრალის გასწვრივ თბილისი–აზერბაიჯანის დამაკავშირებელ სამომავლო ჩქაროსნულ გზამდე, რაც ერთი მხრივ დააკავშირებს ქვემო ქართლის ისეთ მნიშვნელოვან ქალაქებს, როგორებიცაა მარნეული და გარდაბანი, ასევე შექმნის ძველი რუსთავიდან მარნეულისაკენ მოხერხებულ საავტომობილო კავშირს და შესაძლებელობას შექმნის გამოყენებულ იქნას იაღლუჯის ზამთრის საძოვრებისაკენ ცხვრის გადასარეკ გზად რუსთავში გამავალი ცხვრის გადასარეკი გზის ნაცვლად.

რუსთავი-გარდაბანი-მარნეულის საავტომობილო გზის სქემა დატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე.

- თბილისი–აზერბაიჯანის დამაკავშირებელი სამომავლო ჩქაროსნული საავტომობილო გზა, სარკინიგზო მაგისტრალის გასწვრივ

  თბილისი–აზერბაიჯანის დამაკავშირებელი სამომავლო ჩქაროსნული საავტომობილო გზა, სარკინიგზო მაგისტრალის გასწვრივ, ასევე რუსთავის საწარმოო ზონის გავლით შექმნის მოხერხებულ საავტომობილო კავშირს საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის, ხელს შეუწყობს რუსთავის საწარმო ზონის განვითარებას და ამ გზის სიახლოვეს სასაწყობო-ლოჯისტიკური საქმიანობის განვითარებას.

  თბილისი–აზერბაიჯანის დამაკავშირებელი სამომავლო ჩქაროსნული საავტომობილო გზის სქემა დატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე, ასევე მისი ის ნაწილი რომელიც გადის ქ. რუსთავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში დატანილია სხვა გეგმებზეც.

- რუსთავის გარეჯის სამონასტრო კომპლექსთან დამაკავშირებელი გზის განვითარება

  ქ. რუსთავის გარეჯის სამონასტრო კომპლექსთან დამაკავშირებელი არსებული გზის განახლება მნიშვნელოვანია, როგორც მომლოცელთათვის ასევე რუსთავის ტურისტული პოტენციალის განვითარებისათვის.

  ქ. რუსთავის გარეჯის სამონასტრო კომპლექსთან დამაკავშირებელიგზის სქემა დატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე.

- რუსთავისა და თბილისის მეტროთი ან ტრამვაით დაკავშირების პერსპექტივა

  რუსთავისა და თბილისის მეტროთი დაკავშირება შორეული პესპექტივის საკითხია, მაგრამ მიუხედავად ამისა ასეთი კავშირი მნიშვნელოვანია უპირველეყოვლისა რუსთავისათვის, ასევე მნიშვნელოვანია მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბანის სამომავლო მეტროპოლიისათვის ამ საკითხების განვითრება, თუნდაც ვერსიების დონეზე. ამირიგად ამ საკითხების სამომავლო განვითარება განხილულია ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში.

  მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბანის სამომავლო მეტროპოლიის განვითარების შემთხვევაში არცთუ შორეული პერსპექტივა შეიძლება გახდეს რუსთავისა და თბილისის ტრამვაით დაკავშირება, ქ.რუსთავის გენერალურ გეგმაში განხილული ტრამვაის ხაზის სქემა არის წრიული ორი ხაზით ერთმანეთის საწინააღმდეგო მიმართულებით, მოცავს თბილისის ისნისა და სამგორის მეტროს სადგურებს, გრძელდება მოსკოვის პროსპექტსა და მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე, გაივლის გაჩიანს გადადის მდ. მტკვარზე შედის ქ.რუსთავში დ. აღმაშენებლის გამზირზე და ბრუნდება თბილისისკენ მტკვრის მარჯვენა სანაპიროთი გაივლის ფონიჭალას გადადის მდ. მტკვარზე, გაივლის ჩოლოყაშვილის ქუჩას და წრეს კრავს ისნის მეტროსადგურთან.

  მცხეთა-თბილისი-რუსთავი-გარდაბანის სამომავლო მეტროპოლიის განვითარებისათვის განსაკუთრებული ადგილი ექნება თბილისის მეტროს განვითარებას. ერთ-ერთ ვერსიად შესაძლებელია განხილულ იქნას ვარკეთილის მეტროდან მეტროს ხაზის განვითარება

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტამდე, რომელიც გაივლის ისეთ დასახლებულ უბნებს როგორიცაა მესამე მასივი, ორხევის დასახლება, აეროპორტის დასახლება და მივა თბილისის საერთაშორისო აეროპორტამდე. ვაზიანის აეროპორტის საერთაშორისო აეროპორტად განვითარების შემთხვევაში აქტუალური შესაძლებელია გახდეს მეტროს ხაზის ვაზიანის აეროპორტამდე განვითარება ლილოს დასახლების გავლით. ასეთი განვითარების შემთხვევაში შესაძლებელი შეიძლება გახდეს ქ. რუსთავამდე მეტროს ხაზის განვითარება. მიუხედავად იმისა, რომ ზემოთაღწერილი მეტროს ხაზის განვითარება თეორიული ან ძალიან შორეული პერსპექტივაა, ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში განხილულია თბილისის მეტროს ასეთი განვითარების შესაძლებლობა.

რუსთავისა და თბილისის მეტროთი ან ტრამვაით დაკავშირების პერსპექტიული სქემადატანილია რეგიონულ და რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის რუკებზე, ასევე სხვა გეგმებზე.

❖ ქ. რუსთავის ადმინისტრაციული საზღვრების გაზრდა

- იაღლუჯის ქედის ქ. რუსთავის მოსაზღვრე ნაწილის სავარაუდოდ ქ. რუსთავისათვის მისამატებელი სარეკრეაციო ტერიტორია

იაღლუჯის ქედის იმ ნაწილზე, რომელიც ქ. რუსთავს ესაზღვრება წინა საუკუნის 90-იანი წლების შუამდე ფუნქციონირებდა რეკრეაციული ხელოვნურად გამწვანებული ტერიტორია სადაც განთავსებული იყო დასასვენებელი კომპლექსი. ეს დასასვენებელი კომპლექსი ძირითადად ქ. რუთავის საწარმოებში მომუშავე ადამიანებისათვის იყო განკუთვნილი.

დღევანდელი მდგომარეობით ეს სარეკრეაციო ტერიტორია მიტოვებულია, ზედ არსებული შენობა-ნაგებობები და ინფრასტრუქტურა გაპარტახებული (მათ შორის: სასმელი და ტექნიკური წყალი, საბაგირო გზა და სხვა), ნაწილობრივ შემორჩენილია გამწვანება.

ყოფილი დასასვენებელი კომპლექსი განთავსებულია ზღვის დონიდან დაახლოებით 700 მეტრზე რაც რუსთავის განაშენიანებული ტერიტორიიდან დაახლოებით 350 მეტრით მაღლაა და განსაკუთრებული რეკრეაციული დანიშნულება გააჩნია ზაფხულის ცხელ პერიოდში. მას მოიხსეინიებენ „რუსთავის ფუნიკულიორად“.

ეს ყოფილი სარეკრეაციო ტერიტორია წარმოადგენდა ქ.რუსთავის ორგანულ ნაწილს, მაგრამ დღეს არ შედის რუსთავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ამიტომ მნიშვნელოვანია ამ ტერიტორის სარეკრეაციო ტერიტორიად განსაზღვრა, რუსთავთან მიერთება და მისი შემდგომი განვითარებაგამწვანების, სათანადო ინფრასტრუქტურის მოწყობის, შენობა-ნაგებობების აღდგენის და სხვა მიზნით.

იაღლუჯის ქედის ქ. რუსთავთან სავარაუდოდ სამომავლოდ მისაერთებელი სარეკრეაციო ტერიტორის ფართობია 760 ჰექტარი

იაღლუჯის ქედის ნაწილის სარეკრეაციო ტერიტორის სავარაუდო საზღვრები და ქ. რუსთავთან მიერთების სქემადატანილია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის ყველა რუკაზე და გეგმაზე.

- ქ. რუსთავისათვის სავარაუდოდ მისამატებელი სასაფლაოსათვის განკუთვნილი ტერიტორია

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში მოქმედი სასაფლაოს მომიჯნავე ტერიტორიაზე, რომელიც ეკუთვნის გარდაბნის მუნიციპალიტეტს გათვალისწინებულია სასაფლაო ტერიტორიის სავარაუდო გაზრდის შესაძლებლობა. სავარაუდო საპროექტო ტერიტორია მოიცავს 7 ჰექტარს.

- ქ. რუსთავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში არსებული და სავარაუდოდ მისამატებელი ტერიტორიები

ქ. რუსთავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში არსებული ტერიტორია და ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასახული სავარაუდოდ მისამატებელი ტერიტორიების ფართობები მოცემულია ქვემოთმოყვანილ ცხრილში.

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ქ. რუსთავის ადმინისტრაციულ საზღვრებში არსებული ტერიტორია და სავარაუდოდ სამომავლოდ მისამატებელი ტერიტორიების ფართობები ჰექტრებში

ქ. რუსთავის არსებული და სავარაუდო სამომავლო ტერიტორიები	ქ. რუსთავის არსებული და სავარაუდო სამომავლო ტერიტორიების ფართობები ჰექტრებში
ქ. რუსთავის ტერიტორია არსებულ ადმინისტრაციულ საზღვრებში	7 355 ჰა
ქ. რუსთავისათვის სავარაუდოდ მისამატებელი იაღლუჯის სარეკრეაციო ტერიტორია	760 ჰა
ქ. რუსთავისათვის სავარაუდოდ მისამატებელი სასაფლაოსათვის განკუთვნილი ტერიტორია	7 ჰა
ქ. რუსთავის სავარაუდო სამომავლო ტერიტორია	8 122 ჰა

❖ მიწის გამოყენება

- მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენება

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში მიწის არსებული გამოყენების და სამომავლო განსაზღვრისას გამოყენებულ იქნა მიწის კლასიფიცირებაზე საერთაშორისო დაფუძვნებული სტანდარდი.

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში მიწის არსებული გამოყენება ძირითადად მოიცავს მიწის გამოყენების არსებულ აქტივობას და დანიშნულებას, ასევე არსებულ შენობა- ნაგებობებს და ზოგადად მათ დანიშულებას.

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში მიწის სამომავლო გამოყენება ძირითადად მოიცავს,მაგალითად: მოსახლეობის სავარაუდო ზრდისათვის საცხოვრებელი უბნებისათვის გამოსაყენებელ მიწებს; სავარაუდო ეკონომიკური განვითარებისათვის ინდუსტრიული, სავაჭრო და ლოჯისტიკური არეალებისათვის გამოსაყენებელ მიწებს; ასევე გასამწვანებელ და სხვა ტერიტორიებს/მიწებს.

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასახული მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენების აქტივობები და აქტივობები ფართობების მიხედვით მოცემულია ქვემოთმოყვანილ ცხრილში.

ქ.რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის მიწის გამოყენების აქტივობის ფართობები ჰექტრებში

მიწის გამოყენების აქტივობა	საერთო აქტივობა(ჰექტარი)	არსებული (ჰექტარი)	საპროექტო (ჰექტარი)
საცხოვრებელი აქტივობა	1 214 ჰა	771 ჰა	443 ჰა
სავაჭრო-საქმიანი აქტივობა	758 ჰა	79 ჰა	679 ჰა
სამრეწველო აქტივობა	1 650 ჰა	1 453 ჰა	197 ჰა
სოციალური-ინსტიტუციური აქტივობა	542 ჰა	535 ჰა	7 ჰა
სატრანსპორტო-სამგზავრო აქტივობა	524 ჰა	443 ჰა	443 ჰა
მასიური თავშეყრის აქტივობა	90 ჰა	90 ჰა	-
დასვენებასთან დაკავშირებული აქტივობა	612 ჰა	443 ჰა	163 ჰა
ბუნებრივი ფასეულობები, აქტივობა	2 775 ჰა	737 ჰა	2 038 ჰა

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენება ასახულია „მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენების“ 1:10 000 მასშტაბიან გეგმაზე, ასევე სხვადასხვა ფორმით სხვა გეგმებზეც.

- მიწის ნაკვეთების მესაკუთრეთა მონაცემები

მიწის ნაკვეთების საკუთრებასთან დაკავშირებული საკითხები ერთ-ერთი აქტუალური საკითხებია ზოგადად საქართველოში და მათ შორის ქ. რუსთავში - განსაკუთრებით, მიწის

ნაკვეთების გეგმარების არსებობის გარეშე განკერძოებიდან/პრივატიზებიდან, მიწის ნაკვეთებზე თვითმმართველობის საკუთრების დაუზუსტებლობიდან, ხშირად მიწის

ნაკვეთების სამართლებრივი საზღვრების ურთიერთგადაფარვიდან, ხშირად მიწის ნაკვეთების განვითარებისათვის სამართლებრივი პირობების არარსებობიდან და ხშირად კერძო მესკუთრეების მხრიდან მიწის ნაკვეთების სამართლებრივი დანიშნულებით განვითარების გაუთვითცნობიერებლობიდან გამომდინარე.

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმით აღნიშნული ქ. რუსთავში არსებული და საპროექტო საზოგადოებრივი გზები (სამანქანო, საფეხმავლო, საველოსიპედო და მათ გასწვრივ განვითარებული გამწვანება), ასევე ღია სივრცეები (გამწვანებული და გასამწვანებელი ტერიტორიები) აუცილებელია დარეგისტრირდეს თვითმმართველობის საკუთრებად სათანადო დაზუსტების შედეგად. შემდგომ ეტაპზე ასევე აუცილებელია თვითმართველობის საკუთრებად შიდასაუბნო გზებისა და ღია სივრცეების განსაზღვრა და დარეგისტრირება. საზოგადოებრივი გზების საზღვრების დაზუსტებისას იმ მიწის ნაკვეთების ნაწილები, რომლებიც იჭრება საზოგადოებრივ გზებში უნდა დაიტვირთოს სერვიტუტით ან სხვა სამართლებრივი გზებით მესკუთრეთა და საზოგადოებრივი ინტერესების დარეგულირებითუნდა მოხდეს ასეთი მიწის ნაკვეთების ისეთი განვითარება, როგორიცაა მაგალითად მათი კონფიგურაციის ცვლილება, ფართობის მონაცვლეობა ან კომპენსირება. ასეთი მეთოდებით პირველ ეტაპზე შესაძლებელი იქნება მიწის ნაკვეთებთან დაკავშირებული პრობლემური საკითხების ძირითადად მოგვარება. საზოგადოებრივი გზების საზღვრების დაზუსტების შედეგად ძირითადად დაზუსტდება უბნებისა და ზოგ შემთხვევაში ქვეუბნების საზღვრები. შემდგომში, ასევე მნიშვნელოვანია შიდასაუბნო საზოგადოებრივი გზებისა და ღია სივრცეების ტერიტორიების იმავე მეთოდებით დარეგულირება.

ასევე მნიშვნელოვანია, საზოგადოებრივ გზებზე სხვა მესაკუთრეების მიერ მშენებლობის განხორციელების საჭიროების შემთხვევაში მიწის ნაკვეთების განკერძოების ნაცვლად გამოყენებულ იქნას საქართველოს სამოქალოქო კოდექსით განსაზღვრული აღნაგობითა და უზურფრუქტით განსაზღვრული სამართლებრივი გზები.

მიწის ნაკვეთებთან დაკავშირებული პრობლემური საკითხების მოსაგვარებლად მნიშვნელოვანია კერძო და საზოგადო ინტერესების წონასწორობა. ქ. რუთავის გენერალური გეგმის მეშვეობით თვითმმართველობას და ადგილობრივ თემს ექმნებათ შესაძლებლობა მიწის ნაკვეთებთან დაკავშირებული პრობლემური საკითხების მოგვარების პროცესის დაწყებისა.

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში/განაშენიანების გეგმაში საზოგადოებრივი გზები და ღია სივრცეები, ასევე უბნების ასახულია „მიწის ნაკვეთების საკუთრების ფორმების“ გეგმაზე.

❖ სატრანსპორტო და საფეხმავლო გზები. არსებული და სამომავლო განვითარება

- საავტომობილო გზები და ხიდები

ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე გავანილია მიახლოებით 138 კილომეტრი საავტომობილო გზა და საავტომობილო ხიდი მდ. მტკვარზე რომელიც აერთებს ძველ და ახალ რუსთავს. ქ. რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახულია საავტომობილო გზებისა და ხიდების სამომავლო განვითარების სქემა, რაც მოიცავს დაალოებით 104 კილომეტრ ახალ საავტომობილო გზას და ორ საავტომობილო ხიდს მდ. მტკვარზე. ერთი ხიდი აერთებს მდინარის მარჯვენა სანაპიროზე მდებარე თბილისის ქუჩასა და მდინარის მარცხენა სანაპიროზე მდებარე გარდაბნისკენ მიმავალ ქუჩას, ხოლო მეორე ხიდი გათვალისწინებულია ქ. რუსთავის ადმინისტრაციული საზღვრის გარეთ რუსთავი გაჩიანის საავტომობილო გზიდან მდინარე მტკვრის გადაკვეთით ახალ რუსთავში აღმაშენებლის გამზირისკენ, ეს ხიდი ასევე განსაზღვრულია სამომავლო თბილისი-რუსთავის დამაკავშირებელი ტრამვაის ხაზისათვის

ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე გამავალი თბილისიდან წითელი ხიდისაკენ მიმავალი საავტომობილო გზა არ უნდა გადაკეთდეს ჩქაროსნულ საავტომობილო გზად, რათა არ გაართულოს შიდასაქალაქო საავტომობილო კავშირები, მაგრამ აუცილებელია გაფართოვდეს და განვითარდეს, როგორც შიდასაქალაქო შუქნიშნებით რეგულირებადი ძირითადი საავტომობილო გზა.ამასთანავე მნიშვნელოვანია ამ გზის კავშირი ლეონიძის ქუჩასთა, რაც ასახულია გენერალურ გეგმაში.

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახულია რკინიგზის მაგისტრალის გასწვრივ საერთაშორისო მნიშვნელობის საქართველო-აზერბაიჯანის დამაკავშირებელი ჩქაროსნული საავტომობილო გზის სამომავლო განვითარება, რაც ხელს შეუწყობს რუსთავის საწარმო პოტენციალის გაზრდას და სასაწყობო-ლოჯისტიკური საქმიანობის განვითარებას.

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახულია ქალაქში არსებული და საპროექტო საავტომობილო გზების სიგრძეები, რაც მოცემულია ქვემოთმდებარე ცხრილში.

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ქალაქის ტერიტორიაზე ასახული არსებული და საპროექტო საავტომობილო გზების სიგრძეები კილომეტრებში

საავტომობილო გზები	საავტომობილო გზების სიგრძეები კილომეტრებში
არსებული საავტომობილო გზები	138,22 კმ
საპროექტო საავტომობილო გზები	104,33 კმ
არსებული და საპროექტო საავტომობილო გზების ჯამი	242,55 კმ

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახულია ქალაქში არსებული და საპროექტო საავტომობილო გზების ტიპები და მათი სიგრძეები, რაც მოცემულია ქვემოთმდებარე ცხრილში.

ქ.რუსთავის გენერალურ გეგმაში ქალაქის ტერიტორიაზე ასახული საავტომობილო გზების ტიპების სიგრძეები კილომეტრებში

საავტომობილო გზები	გზების სიგრძეების ჯამი კილომეტრებში	არსებული გზების სიგრძეები კილომეტრებში	საპროექტო გზების სიგრძეები კილომეტრებში
ჩქაროსნული საავტომობილო გზები	11,0 კმ	-	11,0 კმ
ძირითადი შიდასაქალაქო საავტომობილო გზები	86,52 კმ	61,7 კმ	24,82 კმ
შიდასაქალაქო საავტომობილო გზები	130,35 კმ	69,8 კმ	60,55 კმ

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე ასახული საავტომობილო გზების არსებული და სავარაუდო სამომავლო განვითარების სქემები დატანილია გენერალური გეგმის „ქ. რუსთავში გამავალი არსებული და სამომავლო საავტომობილო გზების“ გეგმაზე, „ქ. რუსთავში გამავალი საავტომობილო გზების ტიპების“ გეგმაზე, „მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენების“ გეგმაზე და სხვა გეგმებზე.

- საველოსიპედო გზები

ქ. რუსთავი ძირითადად განაშენიანებულია სწორ რელიეფზე და არსებული საზოგადოებრივი გზების დიდი ნაწილი იძლევა საველოსიპედო გზების მოწყობის საშუალებას. აღსანიშნავია, რომ შარტავას ქუჩის ნაწილზე მოწყობილია საველოსიპედო გზა. ქალაქს გააჩნია კარგი საფუძველი საველოსიპედო გზებისა და ორგანიზებული მოძრაობის განვითარებისათვის.

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასახულია არსებული და განსავითარებელი საველოსიპედო გზები, რომლებიც დიდწილად მოიცავს ქალაქის არსებულ და სამომავლო განაშენიანებას, აკავშირებს რა ერთმანეთს საცხოვრებელ, შერეულ, სამრეწველო და გამწვანებულ უბნებს, იძლევა ველოსიპედებით ორგანიზებული მომსახურების საშუალებას. ამასთანავე საველოსიპედო მოძრაობა საცხოვრებლისა და სამუშაო ადგილების ურთიერთკავშირისათვის შესაძლებელია განხილულ იქნას მნიშვნელოვან დამხმარე საშუალებად.

რეკრეაციულ ტერიტორიებზე საპროექტო საველოსიპედო გზები საფეხმავლო გზებთან ერთად აკავშირებს რა ერთმანეთს ახალ და ძველ რუსთავს სამ ადგილას კვეთს ქალაქში გამავალ მდ. მტკვარს საპროექტო საველოსიპედო და საფეხმავლო ხიდების მეშვეობით.

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ქალაქის ტერიტორიაზე ასახული საველოსიპედო გზების სიგრძეები კილომეტრებში

საველოსიპედო გზები	საველოსიპედო გზების სიგრძეების ჯამი კილომეტრებში	არსებული საველოსიპედო გზების სიგრძეები კილომეტრებში	საპროექტო საველოსიპედო გზების სიგრძეები კილომეტრებში

საველოსიპედო გზები	41,64 კმ	1,2 კმ	40,44 კმ

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე ასახული საველოსიპედო გზების არსებული და სავარაუდო სამომავლო განვითარების სქემა დატანილია გენერალური გეგმის „რკინიგზა, ტრამვაი, საველოსიპედო და საბაგირო გზების“ გეგმაზე და „მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენების“ გეგმაზე.

- რკინიგზა

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე არსებული სარკინიგზო მაგისტრალისა და მათი განშტოებების სქემები დატანილია გეგმის „რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის“ რუკაზე, „რკინიგზა, ტრამვაი, საველოსიპედო და საბაგირო გზების“ გეგმაზე და „მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენების“ გეგმაზე.

- ტრამვაი

ქ. რუსთავი ძირითადად განაშენიანებულია სწორ რელიეფზე, რაც კარგი წინაპირობაა ტრამვაის სამომავლო განვითარებისათვის.

ქ.რუსთავის გენერალურ გეგმაში ქალაქის ტერიტორიაზე განხილული ტრამვაის ხაზის სქემა არის წრიული ორი ხაზით ერთმანეთის საწინააღმდეგო მიმართულებით და მოიცავს რა აღმაშენებლის, გარეჯის, კოსტავას, მშვიდობის და შარტავას ქუჩებსა და გამზირებს ერთმანეთს აკავშირებს საცხოვრებელ, გამწვანებულ, ინდუსტრიულ და შერეულ უბნებს.

ტრამვაის, როგორც რეგულარული საზოგადოებრივი ტარანსპორტის მრავალი დადებითი, მათ შორის ეკოლოგიური მხარიდან გამომდინარე შესაძლებელია, რომ სამომავლოდ იგი გახდეს ქ. რუსთავისათვის მთავარი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი

ქ. რუსთავი გენერალურ გეგმაში ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე ასახული ტრამვაის ხაზების სავარაუდო განვითარების სქემები დატანილია გენერალური გეგმის „რუსთავი–თბილისის ურთიერთკავშირის“ რუკაზე, „რკინიგზა, ტრამვაი, საველოსიპედო და საბაგირო გზების“ გეგმაზე და „მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენების“ გეგმაზე.

- საბაგირო გზა

ქ. რუსთავთან იაღლუჯის სარეკრეაციო ტერიტორიის მიერთებისა და განვითარების შემთხვევაში, (ქალაქის განაშენიანებულ ტერიტორიიასა და იაღლუჯის მთას შორის სიმაღლის სხვაობა დაახლოებით 350 მეტრია) აქტუალური გახდება რუსთავის განაშენიანებულ ტერიტორიიასა და იაღლუჯის მთას შორის საბაგირო გზის არსებობა, აღსანიშნავია რომ საბაგირო გზის მშენებლობა დაწყებული იყო მეოცე საუკუნის 80-იან წლებში და დღემდე შემორჩენილია ზედა და ქვედა სადგურები. საჭიროების შემთხვევაში ახლადგასაყვანი საბაგირო გზის ქვედა სადგური სასურველია იყოს მოსახლეობისათვის მისადგომად მოსახერხებელ

ადგილას. ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასეთ ადგილას აღნიშნულია ქ. რუსთავის იუსტიციის სახლის წინ მდებარე ბულვარი, საიდანაც იაღლუჯის ქედის სარეკრეაციო ტერიტორიამდე შესაძლოა გავიდეს სავარაუდო საბაგირო გზა.

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასახული საბაგირო გზის სავარაუდო განვითარების სქემა დატანილია გენერალური გეგმის „რკინიგზა, ტრამვაი, საველოსიპედო და საბაგირო გზების“ გეგმაზე და „მიწის არსებული და სამომავლო გამოყენების“ გეგმაზე.

- სარეკრეაციო გზები

ქ. რუსთავში არსებული დიდი სარეკრეაციო ტერიტორიიდან, ძველი და ახალი რუსთავის ურთიერთკავშირის შემდგომი გაღრმავებიდან, იაღლუის სარეკრეაციო ტერიტორიასთან ურთიერთკავშირის საჭიროებიდან და აქტიური თუ პასიური დასვენების საჭიროებიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანია სამომავლოდ სარეკრეაციო გზების განვითარება

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასახული ქალაქის არსებულ და სამომავლო რეკრეაციულ ტერიტორიებზე საპროექტო სარეკრეაციო გზები (საფეხმავლო და საველოსიპედო) აკავშირებს რა ერთმანეთს ახალ და ძველ რუსთავს სამ ადგილას კვეთს ქალაქში გამავალ მდ. მტკვარს საპროექტო სარეკრეაციო (საფეხმავლო და საველოსიპედო) ხიდების მეშვეობით.

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასახულისაპროექტო სარეკრეაციო გზების სიგრძეები მოცემულია ქვემოთ მდებარე ცხრილში

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ქალაქის ტერიტორიაზე ასახული საფეხმავლო გზების სიგრძეები კილომეტრებში

სარეკრეაციო გზები	საპროექტო სარეკრეაციო გზების სიგრძეები კილომეტრებში
სარეკრეაციო გზები	14,8 კმ

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში ასახული რუსთავის ტერიტორიაზე სავარაუდო სარეკრეაციო (საფეხმავლო და საველოსიპედო) გზების სქემა დატანილია„რკინიგზა, ტრამვაი, საველოსიპედო და საბაგირო გზების“ და „მიწის გამოყენების“ გეგმეზე.

- ავტოსადგომები

ავტოსადგომებთან დაკავშირებული საკითხები ქ. რუსთავში მცირე გამონაკლისის გარდა (მაგალითად ახალაშენებულ რაგბის სტადიონს გააჩნია ავტოსადგომი) ორგანიზებული არ არის, მაგრამ ქალაქში არსებული საკმარისად ფართო საავტომობილო გზები დღესდღეობით გარკვეულწილად აგვარებს ამ საკითხს.

ქ. რუსთავის შემდგომი განვითარებისა და განაშენიანების შემთხვევაში აუცილებელი გახდება ავტოსადგომებთან დაკავშირებული საკითხების ორგანიზებული განვითარება, ამ მიზნით ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის გრაფიკულ ნაწილში მოცემულია

ავტოსადგომების განვითარების სავარაუდო მაგალითები საქალაქო საავტომობილო გზების გასწვრივ.

ავტოსადგომებთან დაკავშირებული საკითხების რეგულირებისათვის, ასევე მნიშვნელოვანია ამ საკითხის დარეგულირება უბნების შიგნით არსებულ შიდასაუბნო საზოგადოებრივ გზებზე და მრავალბინიანი საცხოვრებელი შენობა-ნაგებობების ეზოებში, რაც ქალაქის დეტალური გეგმარების დროს უნდა იქნას გათვალისწინებული.

❖ საზოგადო, რელიგიური და სათემო მომსახურების ნაგებობები, დაწესებულებები და ადგილები

- საჯარო მომსახურების დაწესებულებები

ქ. რუსთავში 29 მოქმედი საჯარო სკოლაა 19 170 მოსწავლითდა რვა კერძო სკოლა1680 მოსწავლით, 1000 მოსახლეზე არის დაახლოებით 170 მოსწავლე. სკოლების რაოდენობა აკმაყოფილებს ქალაქის ამჟამინდელ მოთხოვნებს, ხოლო საპროექტოსაცხოვრებელი უბნების განაშენიანების შემთხვევაში დასამატებელი იქნება 14-15 სკოლა დაახლოებით 14 000 მოსწავლეზე.

ქ. რუსთავში 21 მოქმედი საჯარო საბავშვო ბაღია (5000 ბავშვით) და 2 კერძო ბაღია (300 ბავშვით), ხოლო 2013 წლისათვის რეგისტრირებული ბაღის ასაკის ბავშვების რაოდენობა 8 000-ია, 1000 მოსახლეზე საშუალოდ არის 65 ბაღის ასაკის ბავშვი. არსებულ საცხოვრებელ უბნებში დასამატებელია დაახლოებით 6-7 ბაღი (1800 ბავშვზე), ხოლო საპროექტო საცხოვრებელი უბნების განაშენიანების შემთხვევაში დასამატებელი იქნება დაახლოებით 15-16 ბაღი (4 400 ბავშვზე)

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში რუსთავის ტერიტორიაზე არსებული საჯარო მომსახურების დაწესებულებები ასახულია „საჯარო საბავშვო ბაღები, საჯარო სკოლები, სახელობო სასწავლებლები, უნივერსიტეტები და სასპორტო ნაგებობები არსებული და სამომავლო განვითარების“,„საჯარო საბავშვო ბაღების არსებული და სამომავლო განვითარება
- მომსახურების რადიუსებით“, „საჯარო სკოლების არსებული და სამომავლო განვითარება - მომსახურების რადიუსებით“ და „მიწის გამოყენების“ გეგმეზე.

- სასპორტო ნაგებობები, კულტურულ–საგანმანათლებლო დაწესებულებები და სარეკრეაციო ადგილები

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში რუსთავის ტერიტორიაზე არსებული სასპორტო ნაგებობები, კულტურულ–საგანმანათლებლო დაწესებულებები და სარეკრეაციო ადგილები ასახულია „საზოგადო, რელიგიური და სათემო მომსახურების ნაგებობები, დაწესებულებები და ადგილების“ და „მიწის გამოყენების“ გეგმეზე

- სასჯელაღსრულების დაწესებულებები

ქ. რუსთავის ტერიტორიაზე განთავსებულია ოთხი№5, №6,№16 და №17 სასჯელაღსრულების დაწესებულება, მათ შორის №6 მკაცრი რეჟიმის სასჯელაღსრულების დაწესებულება და№5 ქალთა სასჯელაღსრულების დაწესებულება განთავსებულია რუსთავის ახლადშემოერთებულ ტერიტორიაზე განცალკევებით, ხოლო №16 და №17ნახევრად ღიასასჯელაღსრულების დაწესებულებები განლაგებულია ქალაქის საწარმოო ზონაში, რაც იძლევა საშუალებას სათანადო მოთხოვნების დაცვით სასჯელაღსრულების დაწესებულების ტერიტორიაზე ან/და მის მიმდებარედ პატიმრების დასაქმებისათვის წარმოებების განვითარების.

სასჯელაღსრულების დაწესებულებები აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის გეგმებზე.

- რელიგიური დანიშნულების ნაგებობები

ქ. რუსთავში საქართველოს დამოუკიდებლობის მიღების შემდგომ განვითარდა მართლმადიდებლური ტაძრების მშენებლობა, ამჟამად ქალაქში არსებობს 8 ტაძარი. ქალაქის განვითარებისა და მოსახლეობის ზრდის შემთხვევაში, განსაკუთრებით ახალი უბნების განაშენიანების შემთხვევაში მნიშვნელოვანია მართლმადიდებლური ტაძრებისათვის სათანადო მიწის ფართობების გათვალისწინება.

რელიგიური დანიშნულების ნაგებობები აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის გეგმებზე.

- სასაფლაო

ქ. რუსთავში სასაფლაოს ტერიტორიები მოიცავს 63 ჰექტარ ფართობს. ქალაქის გენერალურ გეგმაში მოქმედი სასაფლაოს მომიჯნავე ტერიტორიაზე, რომელიც ეკუთვნის გარდაბნის მუნიციპალიტეტს გათვალისწინებულია სასაფლაო ტერიტორიის სავარაუდო გაზრდის შესაძლებლობა. სავარაუდო საპროექტო ტერიტორია მოიცავს 7 ჰექტარს.

საპროექტო სასაფლაოს სავარაუდო ტერიტორია აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის/განაშენიანების გეგმებზე.

❖ საცხოვრისი

- საცხოვრისის და სამუშაო ადგილების ურთიერთკავშირი

ქალაქში არსებული საავტომობილო გზები სასვლაგეზო ავტობუსებისა და სასვლაგეზო ტაქსების ორგანიზებული მოძრაობის მეშვეობით იძლევა საშუალებას საცხოვრებლისა და სამუშაო ადგილების სამგზავრო სატრანსპორტო ურთიერთკავშირისა, რაც უზრუნველყოფილია არსებული მოთხოვნის შესაბამისად.

ქალაქის გენერალურ გეგმაში ასახული არსებული დასაახლებელი და ახალი საავტომობილო გზების მეშვეობით შესაძლებელი იქნება საცხოვრებლისა და სამუშაო ადგილების სამგზავრო სატრანსპორტო ურთიერთკავშირის საჭიროებისდა მიხედვით შემდგომი განვითარება.

ქალაქის გენერალურ გეგმაში საცხოვრებლისა და სამუშაო ადგილების ურთიერთ კავშირის საუკეთესო საშუალებად სამომავლოდ განხილულია შიდასაქალაქო ტრამვაი, რომელიც მოძრაობს წრიულად ორმხრივი მიმართულებით, მოიცავს ქალაქის ძირითად ნაწილს, გაივლის და აკავშირებს ერთმანეთს ინდუსტრიულ საცხოვრებელ და შერეულ უბნებს/ზონებს, ასევე წარმოადგენს ეკოლოგიური თვალსაზრისით საუკეთესო გადაწყვეტას.

ქალაქის ძირითადი ნაწილის სწორი რელიეფის გათვალისწინებით გენერალურ გეგმა მოიცავს არსებულ და განსავითარებელ საველოსიპედო გზებს, რაც იძლევა ველოსიპედებით ორგანიზებული მომსახურების საშუალებას და საველოსიპედო მოძრაობა საცხოვრებლისა და სამუშაო ადგილების ურთიერთკავშირისათვის შესაძლებელია განხილულ იქნას მნიშვნელოვან დამხმარე საშუალებად.

- არსებული საცხოვრებელი ზონების სიმჭიდროვეები

არსებული საცხოვრებელი უბნები დაახლოებით 827 ჰექტარზეა განაშენიანებული, სადაც 122.5 ათასი ადამიანი ცხოვრობს, გასაშუალოებული სიმჭიდროვე კი 77 საცხოვრებელი ერთეულია ჰექტარზე.

არსებული საცხოვრებელი უბნები საცხოვრისის სიმჭიდროვეების მიხედვით დაყოფილია სამ ტიპად მრავალბინიან (8-9) სართულიან საშუალო სიმჭიდროვის, მრავალბინიან (2-4) სართულიან საშუალო სიმჭიდროვის და 1-2 ბინიან (1-3) სართულიან დაბალი სიმჭიდროვის საცხოვრებელი უბნებად/ზონებად:

- მრავალბინიანი (8-9) სართული საშუალო სიმჭიდროვის საცხოვრებელი უბნები/ზონები, სადაც გასაშუალოებული (მიახლოებითი) კოეფიციენტებია განაშენიანების კოეფიციენტი კ-1 = 0.2 და განაშენიანების ინტენსივობის კოეფიციენტი კ-2 = 1.1, ხოლო საცხოვრებელი ერთეული ჰექტარზე - დაახლოებით 110 ერთეული ჰექტარზე.
- მრავალბინიანი (2-4) სართული საშუალო სიმჭიდროვის საცხოვრებელი უბნები/ზონები, სადაც გასაშუალოებული (მიახლოებითი) კოეფიციენტებია განაშენიანების კოეფიციენტიკ-1 = 0.3 დაგანაშენიანების ინტენსივობის კოეფიციენტი კ-2 = 0.85, ხოლო საცხოვრებელი ერთეული ჰექტარზე - დაახლოებით 85 ერთეული ჰექტარზე.
- 1-2 ერთეულიანი (1-3) სართულიანი დაბალი სიმჭიდროვის საცხოვრებელი უბნები/ზონები, სადაც გასაშუალოებული (მიახლოებითი) კოეფიციენტებია განაშენიანების კოეფიციენტი კ-1 = 0.2 და განაშენიანების ინტენსივობის კოეფიციენტი კ-2 = 0.4, ხოლო საცხოვრებელი ერთეული ჰექტარზე - დაახლოებით 35 ერთეული ჰექტარზე.

არსებულ საცხოვრებელ უბნებში სიმჭიდროვეები დათვლილია შემდეგნაირად:

- მიახლოებითი განაშენიანების კოეფიციენტები - არსებულ საცხოვრებელ უბნებში შიდასაუბნო საზოგადოებრივი გზებისა და საზოგადოებრივი შენობა-ნაგებობების ტერიტორიების გამოკლებით, მიახლოებითად მიღებული ფართობის ფარდობით საცხოვრებელი შენობა-ნაგებობების განაშენიანების ფართობების ჯამზე.

- მიახლოებითი განაშენიანების ინტენსივობის კოეფიციენტები - არსებულ საცხოვრებელ უბნებში შიდასაუბნო საზოგადოებრივი გზებისა და საზოგადოებრივი შენობა-ნაგებობების ტერიტორიების გამოკლებით მიახლოებითად მიღებული ფართობის ფარდობით საცხოვრებელი შენობა-ნაგებობების განაშენიანების ინტენსივობის ფართობების ჯამზე.
- საცხოვრებელ უბნებში მოსახლეების რაოდენობის განსაზღვრისათვის არსებული შენობა-ნაგებობების განაშენიანების ინტენსივობის ფართობების ჯამი გაყოფილია 40 $მ^2$-ზე (საშუალო ფართობი ერთ სულ მოსახლეზე).
- ჰექტარზე საცხოვრებელი ერთეულების განსაზღვრისათვის - არსებული საცხოვრებელი უბნის მაცხოვრებელთა რაოდენობა გაყოფილია 2,5-ზე.

- არსებული საცხოვრებელი უბნების/ზონების ინტენსიური განვითარებისათვის არსებული ფართობები

განაშენიანებული ტერიტორიების საზღვრებში დაახლოებით 76 ჰექტარ ტერიტორიაზე არის საცხოვრებელი შენობა-ნაგებობების განვითარების პოტენციალი, რომელიც შეადგენს დაახლოებით 3.5 ათას საცხოვრებელ ერთეულს და რაც დაახლოებით 9 ათასი ადამიანისათვის სამყოფი საცხოვრებელი ერთეულები/ფართობებია.

ასევე, ინტესიური განვითარების პოტენციალი არსებობს ძველ რუსთავში ძველი ამორტიზებული შენობა-ნაგებობებისხარჯზე.

- სამომავლო საცხოვრებელი ზონების სიმჭიდროვეები

სამომავლოდ საცხოვრებელი უბნები შესაძლებელია განაშენიანდეს დაახლოებით 328ჰა ფართობზე გასაშუალებული სიმჭიდროვით 130 საცხოვრებელი ერთეული ჰექტარზე, რაც იძლევა საშუალებას სამომავლო საცხოვრებელ უბნებში მოსახლეობის გაზრდისა დაახლოებით 110 ათასი ადამიანით, ასეთი საჭიროების შემთხვევაში.

სამომავლო საცხოვრებელი უბნები ქ.რუსთავის გენერალურ გეგმაში საცხოვრისის სიმჭიდროვეების მიხედვით დაყოფილია სამ ტიპად შერეულ მარავალბინიან საცხოვრებელ-კომერციულ მაღალი სიმჭიდროვის, მრავალბინიან საშუალო სიმჭიდროვის და 1- 2 ერთეულიან მაქსიმუმ სამ სართულიან დაბალი სიმჭიდროვის საცხოვრებელუბნებად/ზონებად:

- შერეული საცხოვრებელი-კომერციული მაღალი სიმჭიდროვის უბნები/ზონები, სავარაუდო (მიახლოებითი) შემდეგი კოეფიციენტებით განაშენიანების კოეფიციენტი კ-1 = 0.5-მდე, განაშენიანების ინტენსივობის კოეფიციენტი კ-2 = 2.2-მდე დაგამწვანების კოეფიციენტი კ-3 = მინიმუმ 0.3, ხოლო საცხოვრებელი ერთეული ჰექტარზე - დაახლოებით 200 ერთეული ჰრქტარზე.
- საშუალო სიმჭიდროვის საცხოვრებელი უბნები/ზონებისავარაუდო (მიახლოებითი) შემდეგი კოეფიციენტებით განაშენიანების კოეფიციენტი კ-1 = 0.5-მდე, განაშენიანების ინტენსივობის კოეფიციენტი კ-2 = 1.8-მდე და გამწვანების კოეფიციენტი კ-3 = მინიმუმ 0.3, ხოლო საცხოვრებელი ერთეული ჰექტარზე - დაახლოებით 150 ერთეული ჰექტარზე.

- დაბალი სიმჭიდროვის საცხოვრებელი უბნები/ზონებისავარაუდო (მიახლოებითი) შემდეგი კოეფიციენტებით განაშენიანების კოეფიციენტი კ-1 = 0.7-მდე, განაშენიანების ინტენსივობის კოეფიციენტი კ-2 = 0.8-მდე და გამწვანების კოეფიციენტი კ-3 = მინიმუმ 0.2, ხოლო საცხოვრებელი ერთეული ჰექტარზე - დაახლოებით40 ერთეული ჰრქტარზე.

საპროექტო საცხოვრებელ უბნებში სავარაუდო სიმჭიდროვეები განსაზღვრულია არსებულ საცხოვრებელ უბნებისთვის გამოყენებული მეთოდების მიხედვით.

- საცხოვრებელი ფონდი

1989 წელს ქ.რუსთავში მაცხოვრებელთა რაოდენობა იყო 158.7 ათასი, 2013 წელს მაცხოვრებელთა რაოდენობა 122.5 ათასია 1989 წელთან შედარებით 36,2 ათასი მაცხოვრებლით ნაკლები.

ქ.რუსთავის ელექტროენერგიის მიმწოდებელი კომპანიის მონაცემებით ქალაქში 50 ათასამდე აბონენტია, აქედან 5 ათასი აბონენტი ნულოვან, ხოლო 2 ათასი აბონენტი 10 კილოვატამდე ელექტროენერგიას მოიხმარს. ამ მონაცემების გამოყენებით შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ ქ.რუსთავში დაახლოებით 7 ათასი საცხოვრებელი ერთეული არ არის დაკავებული, დაკეტილია და არავინ ცხოვრობს, ეს დაახლოებით 18 ათასი ადამიანისათვის საკმარისი საცხოვრებელი ერთეულებია/ფართობებია და ქალაქის განვითარების შემთხვევაში მნიშვნელოვანი პოტენციალს წარმოადგენს.

- ქ.რუსთავის არსებული და სამომავლო საცხოვრებელი უბნების პოტენიალი

არსებული საცხოვრებელი უბნების დაახლოებით 827 ჰექტარზეა განაშენიანებული, სადაც 122.5 ათასი ადამიანი ცხოვრობს, გასაშუალოებული სიმჭიდროვე კი 77 საცხოვრებელი ერთეულია ჰექტარზე.

განაშენიანებული ტერიტორიებისა და არსებული საცხოვრებელი უბნების ინტენსიური განვითარების შემთხვევაში დაახლოებით 76 ჰექტარ ტერიტორიაზე შესაძლებელია საცხოვრებელი შენობა-ნაგებობების განვითარება, სავარაუდოდ 9 ათასი ადამიანისათვის 3.5 ათას საცხოვრებელ ერთეულის ოდენობით.

სამომავლოდ საცხოვრებელი უბნები შესაძლებელია განაშენიანდეს დაახლოებით 328 ჰა ფართობზე გასაშუალებული სიმჭიდროვით 130 საცხოვრებელი ერთეული ჰექტარზე, რაც იძლევა საშუალებას სამომავლო საცხოვრებელ უბნებში მოსახლეობის გაზრდისა დაახლოებით 110 ათასი ადამიანით, ასეთი საჭიროების შემთხვევაში.

შედეგად, ქ.რუსთავს საჭიროების შემთხვევაში გააჩნია 137 ათასი ადამიანისათვის (9 ათასი ადამიანისათვის არსებული განაშენიანების ინტესიური განვითარების შედეგად, 18 ათასი ადამიანისათვის დაკეტილი საცხოვრებელი ერთეულების შედეგად და 110 ადამიანისათვის სამომავლო/პესპექტიული უბნების განვითარების შდეგად) საცხოვრებელი უბნების/ზონების განვითარების შესაძლებლობა. ამგვარად საჭიროების შემთხვევაში ქალაქს გააჩნია დაახლოებით 259.5 ათას ადამიანამდე მოსახლეობის გაზრდის შესაძლებლობა.

❖ ეკონომიკური განვითარება

- საზოგადოებრივი ფუნქციის არეალები

ქ. რუსთავში არსებული და სამომავლო საზოგადოებრივ ფუნქციის არეალები და მათი განთავსების ადგილები ასახულიაქ. რუსთავის გენერალური გეგმის/განაშენიანების გეგმის
„რეგიონული სავაჭრო და ლოჯისტიკური ცენტრების, ინდუსტრიული პარკების, და საზოგადოებრივ ფუნქციის არეალების. არსებული მდგომარეობისა სამომავლო განვითარების“ გემაზე.

- რეგიონული სავაჭრო და ლოჯისტიკური ცენტრები

რუსთავისათვის, მისი მდებარეობიდან, მისი ბოლოდროინდელი მზარდი სავაჭრო პოტენციალიდან (მაგალითად ავტომობილების ბაზრობა), ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში/განაშენიანების გეგმაში ასახული არსებული და სამომავლო სატრანსპორტო საკითხების განვითარებიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანია სავაჭრო-კომერციული და სასაწყობო- ლოჯისტიკური ცენტრების განვითარება.

ქ.რუსთავის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმაში განსაზღვრულია სამომავლო სავაჭრო-კომეციული მოლის 56 ჰექტარ ფართობზე განვითარება, ასევე სასაწყობო-ლოჯისტიკური ცენტრების განვითარება მთლიანობაში 292 ჰექტარი ფართობის ტერიტორიებზე

ქ. რუსთავში არსებული და სამომავლო სავაჭრო-კომეციული და სასაწყობო-ლოჯისტიკური არეალები და მათი განთავსების ადგილები ასახულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „რეგიონული სავაჭრო და ლოჯისტიკური ცენტრების, ინდუსტრიული პარკების, და საზოგადოებრივი ფუნქციის არეალების. არსებული მდგომარეობისა სამომავლო განვითარების“ გემაზე.

- ინდუსტრიული პარკები

ქ. რუსთავს გააჩნია საქართველოში ერთ ერთი ყველაზე ვრცელი საწარმო-ინდუსტრიული ტერიტორია, რომელიც ინფრასტრუქტურით კარგადაა უზრუნველყოფილი, ქალაქისათთვის განსაკუთრებით დასაქმებისა და ეკონომიკური თვალსაზრისით უმნიშვნელოვანესია ამ დღესდღეობით დიდწილად აუმოქმედებელი საწარმოო პოტენციალის განვითარება, ასეთი მიზნით და საუკეთესო საერთაშორისო გამოცდილების გათვალისწინებით ქ. რუსთავის გენერალური გეგმაში/განაშენიანების გეგმებში ასახულია მცირე და საშუალო წარმოებების განსავითარებლად, ინდუსტრიული პარკებისა და ტექნოლოგიური პარკის სამომავლო განვითარების შესაძლებლობა, ჯერ კიდევ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ მიწებზე.

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმაში/განაშენიანების გეგმებში ინდუსტრიული პარკების სამომავლო განვითარება გათვალისწინებულია 197 ჰექტარი ფართობის ტერიტორიებზე.

ქ. რუსთავში არსებული საწარმოო ტეიტორიებისა და სამომავლო ინდუსტრიული პარკების არეალები და მათი განთავსების ადგილები ასახულიაქ. გენერალური გეგმის/განაშენიანების გეგმის „რეგიონული სავაჭრო და ლოჯისტიკური ცენტრების, ინდუსტრიული პარკების, და საზოგადოებრივ–საქმიანი არეალების. არსებული მდგომარეობისა სამომავლო განვითარების“ გემაზე.

❖ კრიტიკული და მგრძნობიარე არეალები

- ისტორიულ–კულტურული არეალები

ქ.რუსთავის ტერიტორიაზე გამოვლენილია და შესწავლილია ძირითადად შუა საუკუნეების (IV –XIII) არქეოლოგიური და არქიტექტურული ძეგლები - რუსთავის ციხე, ნაქალაქარი და სამაროვნები; აგრეთვე ბრინჯაოსა და ელინისტური ეპოქის კულტურული ფენები - ნასახლარები და სხვ.

მნიშვნელოვანია რუსთავის ციხისა და ნაქალაქარისათვის ძეგლის ინდივიდუალური დამცავი ზონის განსაზღვრა და მისი ისტორიულ–კულტურული მეკვიდრეობის ძეგლად დარეგისტრირება.

ასევე მნიშვნელოვანია კულტურული მემკვიდრეობის მხრივ ძველი რუსთავის განაშენიანებისა და მნიშვნელოვანი შენობა-ნაგებობების შეფასება, როგორც გაუნაშენიანებელ ტერიტორიაზე ახლადგანაშენიანებული საბჭოთა დროის ინდუსტრიული ქალაქისა, რომლის სავარაუდოარეალის ფართობია 1 309 ჰექტარი და მისი ისტორიულ–კულტურული მეკვიდრეობის განაშენიანების რეგულირების ზონად დარეგისტრირება.

ქ.რუსთავის ტერიტორიაზე გამოვლენილი და შესწავლილი ძირითადად შუა საუკუნეების (IV – XIII) არქეოლოგიური და არქიტექტურული ძეგლები - რუსთავის ციხე, ნაქალაქარი და სამაროვნები; აგრეთვე ბრინჯაოსა და ელინისტური ეპოქის კულტურული ფენები - ნასახლარები და სხვა, ასევე რუსთავის ციხისა და ნაქალაქარის სავარაუდო ინდივიდუალური დამცავი ზონა და ძველი რუსთავის სავარაუდო განაშენიანების რეგულირების ზონის არეალი ასახულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმაში „ისტორიულ–კულტურული არეალები, ბუნების დაცვის არეალებისა და ვიზუალური დაცვის არეალების“ გეგმაზე.

- გამწვანებული ტერიტორიების არსებული არსებული მდგომარეობა და სამომავლო განვითარება

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახული გამწვანების ხარისხების მიხედვით ფართობები მოყვანილია ქვემოთ მდებარე ცხრილში

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახული გამწვანების ხარისხების მიხედვით ფართობები ჰექტრებში

განწვანების ხარისხები	ფართობი ჰექტრებში
გამწვანებული	614 ჰა
ნაწილობრივ გამწვანებული	720 ჰა
გასამწვანებელი	1 915 ჰა

გამწვანების ხარისხების მონაცემები ასახულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „გამწვანებული ტერიტორიების არსებული მდგომარეობისა და სამომავლო განვითარების“ გეგმაზე

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახული გამწვანების ტიპების მიხედვით ფართობები მოყვანილია ქვემოთ მდებარე ცხრილში

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახულიგამწვანების ტიპებისმიხედვით ფართობები ჰექტრებში

განწვანების ტიპები	საერთო ფართობი (ჰექტარი)	არსებული (ჰექტარი)	საპროექტო (ჰექტარი)
ურბანული გამწვანება	1 251 ჰა	598 ჰა	2 141 ჰა
საზოგადოებრივი პარკები	359.7 ჰა	359 ჰა	0.7 ჰა
სამეზობლო პარკები	93,4 ჰა	44,7 ჰა	48,7 ჰა
გამწვანება საზოგადოებრივ გზებზე	35,5 ჰა	20,1 ჰა	33,4 ჰა

გამწვანების ტიპების მონაცემები ასახულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „გამწვანების ტიპების“ გეგმაზე.

- ბუნების დაცვის არეალები

ქ. რუსთავში ბუნების დაცვის სავარაუდო არეალის ფართობია 530ჰექტარი

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმაშიბუნების დაცვის სავარაუდო არეალი ასახულია „ისტორიულ–კულტურული არეალები, ბუნების დაცვის არეალებისა და ვიზუალური დაცვის არეალების“ გეგმაზე.

❖ ბუნებრივი, ტექნოგენური და სხვა საფრთხეები

- მიწისძვრა, და წყალდიდობა/დატბორვა

გეოლოგიური და მიწისძვრასთან დაკავშირებული მონაცემები ასახულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „გეოლოგიური და სეისმური მონაცემების“ გეგმაზე

დატბორვასთან დაკავშირებული მდგომარეობის შეფასება ასახულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „საფრთხის შემცველი არეალების და ადმინისტრაციული შენობა-ნაგებობების“ გემაზე.

- ტექნოგენური და სხვა საფრთხეები და ამ საფრთხეებზე რეაგირებისათვის აუცილბელი ადმინისტრაციული შენობა-ნაგებობები

ტექნოგენურ და სხვა საფრთხეებთან დაკავშირებული საკითხებიდა ამ საფრთხეებზე რეაგირებისათვის აუცილბელი ადმინისტრაციული შენობა-ნაგებობები აღნიშნულია ქ.

რუსთავის გენერალური გეგმის „საფრთხის შემცველი არეალების და ადმინისტრაციული შენობა-ნაგებობების“ გემაზე.

❖ სასოფლო–სამეურნეო მიწები

ქ.რუსთავი განაშენიანებულია ნახევრად უდაბნო მიწებზე თავიდანვე მისი ინდუსტრიული განვითარების მიზნით და ქალაქის ტერიტორიაზე არსებული მიწები სასოფლო-სამეურნეო მიწებად არც სახნავ-სათესად და არც საძოვარად გამოყენებული არ ყოფილა, ასევე არ არის გამოყენებული სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულებით ქ.რუსთავისათვის ახლად მიერთებული ტერიტორიები, მიუხედავად ზემოთ აღნიშნულისა საქართველოში მიწაზე კერძო საკუთრების შემოღების შემდგომ არ განხორციელებულა ქალაქის გეგმარება და გეგმარების გარეშე გარკვეული ფართობები მიწებისა დარეგისტრირდა სასოფლო სამეურნეო მიწებად. ქ.რუსთავის გენერალური გეგმის შემუშავების პროცესში გამოიკვეთა, რომ ქალაქის ტერიტორიაზე სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულებით გამოყენებული მიწები პრაქტიკულად არ არსებობს, შედეგად ქალაქის გენერალურ გეგმაში მიწების სასოფლო-სამეურნეოდ განვითარება გათვალისწინებული არ არის და სასურველია ქ. რუსთავში არსებულ მიწებს გააჩნდეთ არასასოფლო-სამეურნეო მიწის სტატუსი.

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასება

ბოლო ორ ათწლეულში მომხდარმა პოლიტიკურმა თუ ეკონომიკურმა ცვლილებებმა დიდად შეცვალა ადამიანის საარსებო გარემო, მათ შორის ქ. რუსთავში მაგრამ ამას სამწუხაროდ მოყოლია ქალაქის განვითარებისათვის აუცილებელი დაგეგმარებული განვითარება, აქედან გამომდინარე ახალი თაობის ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის შემუშავება უმნიშვნელოვანესი საკითხია სამომავლოდ რუსთავის მოწესრიგებული განვითარებისათვის.

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის განხორციელების ეტაპები და რიგითობა

❖ პირველ ეტაპზე განსახორციელებელი სამუშაოები

1. ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალების შესაბამისად ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის საფუძველზე შემუშავდეს განაშენიანების გეგმა და განაშენიანების გეგმის მართვის რეგლამენტი
2. ქ. რუსთავის აღმასრულებელ ხელისუფლების სტრუქტურაში გეგმარებითი სამსახურის ადგილის განსაზღვრა, მისი შექმნა და სათანადო ტექნიკური შესაძლებლობებით აღჭურვა.
3. ქ. რუსთავის ადმინისტრაციული საზღვრების დაზუსტება და დაზუსტებულის დარეგისტრირება.
4. ქ. რუსთავში არსებული და სამომავლო შიდასაქალაქო საზოგადოებრივი გზებისა და ღია სივრცეების (ამ ეტაპისათვის გარდა შიდასაუბნო საზოგადოებრივი გზებისა და ღია სივრცეებისა) საზღვრების დაზუსტება და მუნიციპალურ საკუთრებად დარეგისტრირება.
5. იაღლუჯის ქედის ქ. რუსთავის მოსაზღვრე ნაწილის სარეკრეაციო ტერიტორიის საზღვრების განსაზღვრა-დაზუსტება და მისი ქ. რუსთავთან მიერთების დარეგისტრირება.
6. ტექნიკური წყალის განვითარების პროექტის გაკეთება
7. სამომავლო საველოსიპედო გზების პროექტის გაკეთება
8. არსებული შიდასაქალაქო სარეაბილიტაციო საავტომობილო გზების აღდგენა-შეკეთება
9. აუცილებელი დამატებითი საჯარო საბავშვო ბაღების დაპროექტება და პოექტის განხორციელება
10. რუსთავის გარეჯის სამონასტრო კომპლექსთან დამაკავშირებელი გზის რეაბილიტაციის პროექტის გაკეთება
11. რუსთავი-გაჩიანი-თბილისის საავტომობილო გზის რეაბილიტაციის პროექტის გაკეთება

❖ მეორე ეტაპზე განსახორციელებელი სამუშაოები

1. ქ. რუსთავში არსებული შიდასაუბნო საზოგადოებრივი გზებისა და ღია სივრცეების საზღვრების დაზუსტება და მუნიციპალურ საკუთრებად დარეგისტრირება
2. სამომავლო საველოსიპედო გზების პროექტის განხორციელება
3. ტექნიკური წყალის პროექტის განხორციელება

4. რუსთავის გარეჯის სამონასტრო კომპლექსთან დამაკავშირებელი გზის რეაბილიტაციის პროექტის განხორციელება
5. რუსთავი-გაჩიანი-თბილისის საავტომობილო გზის რეაბილიტაციის პროექტის განხორციელება

❖ მესამე ეტაპზე განსახორციელებელი სამუშაოები

1. ქ. რუსთავის შიდასაქალაქო ტრამვაის პროექტის გაკეთება
2. ქ. რუსთავში გამავალი რკინიგზის მაგისტრალის გასწვრივ სამომავლო საავტომობილო (საქართველო აზერბაიჯანის დამაკავშირებელი) ჩქაროსნული მაგისტრალის პროექტის გაკეთება

❖ მეოთხე ეტაპზე განსახორციელებელი სამუშაოები

1. ქ. რუსთავის შიდასაქალაქო ტრამვაის პროექტის განხორციელება

❖ პერსპექტივაში განსახორციელებელი სამუშაოები

1. რუსთავის თბილისთან დამაკავშირებელი ტრამვაის პროექტის გაკეთება

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის ზოგადი ფუნქციური ზონირება

❖ ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის ზოგადი ფუნქციური ზონირება

- ზოგადი ფუნქციური ზონები

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის მართვის რეგლამენტით გათვალისწინებულია ზოგადი ფუნქციური ზონები

ქ. რუსთავის გენერალურ გეგმაში განსაზღვრული ზოგადი ფუნქციური ზონების ფართობები მოცემულია ქვემოთმოყვანილ ცხრილში.

ქ.რუსთავის გენერალური გეგმაში ასახულიზოგადი უფლებრივი ზონების ფართობები ჰექტრებში

ზოგადი ფუნქციური	ზონების ფართობი ჰექტრებში
ლანდსაფრული ტერიტორია	2 948 ჰა
გამწვანებული ტერიტორია	705 ჰა
გამწვანებული ტერიტორია (სასაფლაო)	70 ჰა
საცხოვრებელი ზონა	1 242 ჰა
სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის	553 ჰა
შერეული ზონა	884 ჰა
ინდუსტრუილი ზონა	1 651 ჰა
სპეციალური ზონა 2 (სამხედრო	344 ჰა

მიწათსარგებლობის ზოგადი ფუნქციური ზონირება ასახულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „ქ. რუსთავის ზოგადი ფუნქციური ზონირების“ გეგმაზე.

ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის - საინჟინრო ნაწილი

❖ საქალაქო/სათემო მომსახურების ელექტრომომქრაგების, სასმელი წყლით მომარაგების, ტექნიკური წყლით მომარაგების, თხევადი ნარჩენების სარინელების, ბუნებრივი აირის მისაწოდებელი და სანიაღვრე წყალარინების ქსელები და ნაგებობები.

- ელექტრომომარაგებისათვის საჭირო ქსელისა და ნაგებობების არსებული მდგომარეობა და სამომავლო განვითარება

ქალაქში არსებული ელექტრომომარაგებისათვის საჭირო ქსელი და ნაგებობები კარგად არისგანვითარებული და უზრუნველყოფს დღევანდელ მოთხოვნებს, ხოლო ელექტრომომარაგების საჭირო ქსელისა და ნაგებობების გაფართოება და სამომავლო განვითარება განაშენიანებული ტერიტორიების ზრდასთან ერთად უნდა მოხდეს.

ელექტრომომარაგებისათვის საჭირო ქსელი და ნაგებობები აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „ელექტრომომარაგების ქსელისა და ნაგებობების“ გეგმაზე.

- სასმელი წყლით მომარაგებისათვის საჭირო ქსელისა და ნაგებობების არსებული მდგომარეობა და სამომავლო განვითარება

ქ. რუსთავი სასმელი წყლით მარაგდება მდ. ხრამზე არსებული სათავე ნაგებობიდან. ამჟამად ქალაქი ძირითადად უზრუნველყოფილია სასმელი წყლით დასასმელი წყალი ასევე გამოიყენება არასასმელი დანიშნულებით, მაგალითად სარწყავად. ქალაქის ზრდისა და შემდგომი განვითარების შემთხვევაში მისი სასმელი წყლით უზრუნველყოფა პრობლემური საკითხი შეიძლება გახდეს, ამ საკითხის გადასაწყვეტად განსაკუთრებული როლი ენიჭება ქ. რუსთავში ტექნიკური წყლის ქსელის და ნაგებობების აღდგენა განვითარებას, ასევე მისი ტექნიკური წყლით უზრუნველყოფას. სასმელი წყლით მომარაგებისათვის საჭირო ქსელისა და ნაგებობების გაფართოება და სამომავლო განვითარება განაშენიანებული ტერიტორიების ზრდასთან ერთად უნდა მოხდეს.

სასმელი წყლით მომარაგებისათვის საჭირო მილები სასურველია ძირითადად გაყვანილ იქნას საზოგადოებრივი გზის საფეხმავლო ნაწილის გაყოლებით.

სასმელი წყლით მომარაგებისათვის საჭირო ქსელისა და ნაგებობების არსებული მდგომარეობა და სავარაუდო სამომავლო განვითარება აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „სასმელი წყლით მომარაგების ქსელისა და ნაგებობების არსებული მდგომარეობისა და სამომავლო განვითარების“ გეგმაზე.

- ტექნიკური წყლით მომარაგებისათვის საჭირო ქსელისა და ნაგებობების მიზანშეწონილობის შეფასება და სამომავლო განვითარება

ქ. რუსთავი უზრუნველყოფილი იყო ტექნიკური წყლით, ამჟამად ტექნიკური წყლით მომარაგებისათვის საჭირო ქსელები და ნაგებობები ძირითადად მოშლილია მცირე გამონაკლისის გარდა (მაგალითად, ტექნიკური წყალი მიეწოდება მეტალურგიულ ქარხანას).

ქ. რუსთავის ტექნიკური წყლის უზრუნველყოფა განსაკუთრებული მნიშვნელობის საკითხია. ტექნიკური წყლის არსებობა ხელს შეუწყობს ისეთი საკითხების მოგვარებას, როგორიცაა ქალაქის გამწვანება (რუსთავი განაშენიანებულია ნახევრად უდაბნო მიწებზე) და სასმელი წყლის არასასმელი დანიშნულებით გამოყენება, ასევე ტექნიკური წყალი შესაძლოა გამოყენებულ იქნას საწარმო და სახანძრო დანიშნულებით.

ტექნიკური წყლით მომარაგებისათვის საჭირო ქსელისა და ნაგებობების სავარაუდო განვითარების სქემა გულისხმობს მდ. მტკვრიდან ძველ რუსთავში არსებული ტექნიკური წყლის რეზერვუარის გავლით წლის აქაჩვას იაღლუჯის მთაზე 700 მეტრ აბსოლუტურ სმაღლეზე მოსაწყობ რეზერვუარში და ასეთი რეზერვუარიდან ქვემოთ ქ. რუთავის ვაკეზე დაახლოებით 350 მეტრ აბსოლუტურ სიმაღლეზე მდებარე განაშენიანებულ ფართობებზე ტექნიკური წყლის განაწილებას.

ტექნიკური წყლით მომარაგებისათვის საჭირო მილები სასურველია ძირითადად გაყვანილ იქნას საზოგადოებრივი გზის საფეხმავლო ნაწილის გაყოლებით.

ტექნიკური წყლით მომარაგებისათვის საჭირო ქსელისა და ნაგებობების, არსებული მდგომარეობა და სავარაუდო სამომავლო განვითარება აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „ტექნიკური წყლით მომარაგების ქსელისა და ნაგებობების არსებული მდგომარეობისა და სამომავლო განვითარების“ გეგმაზე.

- თხევადი ნარჩენების სარინელი ქსელისა და ნაგებობების არსებული მდგომარეობა და სამომავლო განვითარება

თბილისიდან რუსთავის გავლით გარდაბნის გამწმენდ ნაგებობამდე გადის თხევადი ნარჩენების სარინელი ბეტონის კვადრატული ფორმის ძირითადი მილი, რომელიც თბილისთან ერთად ემსახურება რუსთავსაც.

ქ. რუსთავის განაშენიანებულ ტერიტორიას ემსახურება ძირითადი შიდასაქალაქო და შიდასაუბნო თხევადი ნარჩენების სარინელი მილების სისტემა, რომელიც მიერთებულიარუსთავზეგამავალ თხევადი ნარჩენების სარინელ ძირითად ბეტონის კვადრატული ფორმის მილთან, ამრიგად თხევადი ნარჩენების მოცილება ამჟამინდელ ქ.რუსთავში მოგვარებულია.

ქ. რუსთავის სამომავლო განვითარების და განაშენიანების ზრდის შესაბამისად არსებობს შესაძლებლობა თხევადი ნარჩენების სარინელი ქსელისა და ნაგებობების მოწყობისა, რაც სქემატურად ასახულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის გრაფიკულ ნაწილში.

საჭიროებისდა მიხედვით გასაყვანი ახალი თხევადი ნარჩენების სარინელი მილები სასურველია ძირითადად გადიოდეს საზოგადოებრივი გზის საფეხმავლო ნაწილის გაყოლებით.

თხევადი ნარჩენების სარინელი ქსელისა და ნაგებობების, არსებული მდგომარეობა და სავარაუდო სამომავლო განვითარება აღნიშნულია ქ. რუსთავის

გენერალური გეგმის „თხევადი ნარჩენების მოცილებისათვის წყალარინების ქსელისა და ნაგებობების არსებული მდგომარეობისა და სამომავლო განვითარების“ გეგმაზე.

- ბუნებრივი აირის მიწოდების ქსელი და ნაგებობები.

ქ. რუსთავის სამომავლო განვითარების და განაშენიანების ზრდის შესაბამისად არსებობს შესაძლებლობა ბუნებრივი აირის მიწოდებისათვის საჭირო ქსელისა და ნაგებობების სამომავლო განვითარებისა

ბუნებრივი აირის მიწოდებისათვის საჭირო ქსელი და ნაგებობები აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის ბუნებრივი აირის მიწოდების ქსელისა და ნაგებობებია“ გეგმაზე.

- სანიაღვრე წყალარინების ქსელისა და ნაგებობების არსებულ მდგომარეობა და სამომავლო განვითარება

ქ. რუსთავის სამომავლო განვითარების და განაშენიანების ზრდის შესაბამისად აუცილებელია სანიაღვრე წყალარინების ქსელისა და ნაგებობების სამომავლო განვითარება.

სანიაღვრე წყალარინების ქსელისა და ნაგებობების, არსებული მდგომარეობა და სავარაუდო სამომავლო განვითარება აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „სანიაღვრე წყალარინების ქსელისა და ნაგებობების არსებული მდგომარეობისა და სამომავლო განვითარების“ გეგმაზე.

- მყარი ნარჩენების მოცილებისათვის საჭირო ნაგავსარელი ნაგებობების არსებული მდგომარეობა და სამომავლო განვითარება, ასევე მყარი ნარჩენების გადამუშავების შესაძლებლობის შეფასება

ქ. რუსთავს გააჩნია საყოფაცხოვრებო ნარჩენების მოსაცილებელი ახალი ნაგავსაყრელი და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების გადამამუშავებელი საწარმო, რომელიც ასევე ემსახურება გარდაბნის რაიონს.

ქ. რუსთავიდან წითელი ხიდისაკენ მიმავალისაავტომობილო გზისა და რუსთავის ადმინისტრაციული საზღვრის მიმდებარედ არსებობს ყოფილი ნაგავსაყრელი, რომელიც ღია მდგომარეობაშია და საჭიროებს სათანადო მოწესრიგებას ეკოლოგიური თვალსაზრისით.

ძველ რუსთავში მდ. მტკვრის მარცხენასანაპიროზე დ. აღმაშენებლის ხიდთან არსებობს სამშენებლო ნაგასაყრელი, რაც ეკოლოგიური თვალსაზრისით პრობლემას წარმოადგენს. ამ საკითხის მოგვარებისათვის მნიშვნელოვანია სამშენებლო ნაგვის გადამამუშავებელი საწარმოს არსებობა და ამისათვის საჭიროა ამ საკითხის დეტალურად შესწავლა.

მყარი ნარჩენების მოცილებისათვის საჭირო ნაგავსაყრელი ნაგებობები აღნიშნულია ქ. რუსთავის გენერალური გეგმის „საფრთხის შემცველი არეალების და ადმინისტრაციული შენობა-ნაგებობების“ გემაზე.