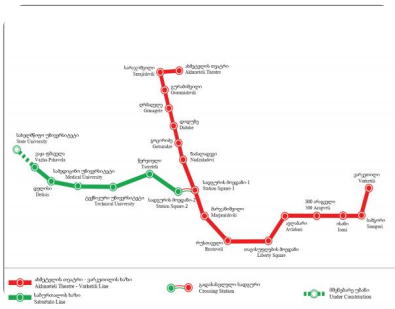




## საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

# თბილისის მეტროპოლიტენი



### თბილისის მეტროპოლიტენის სქემა

თბილისის მეტროპოლიტენი, მიწისქვეშა რკინიგზა, საქალაქო ტრანსპორტის ყველაზე სწრაფი, უსაფრთხო და ეკოლოგიურად სუფთა სახეობა. 1951 წ. 29 სექტემბერს სსრკ მინისტრთა საბჭომ მიიღო დადგენილება თ. მ-ის მშენებლობის შესახებ. მეტროპოლიტენის მშენებლობა 1952 დაიწყო. თ. მ. მსოფლიოში ოცდამეექვსე, სსრკ-ში – მეოთხე, ხოლო კავკასიაში – პირველია. მეტროპოლიტენის მშენებლობა ქალაქის განლაგებით (სიგრძე – 40 კმ, სიგანე – 4 კმ), მისი ვიწრო ქუჩებით იყო გამონჯვეული, რაც მიწისზედა ტრანსპორტის განვითარებას ზღუდავდა. ქალაქს ზოგ შემთხვევაში ერთადერთი ქუჩა აკავშირებდა ახალგაშენებულ ვრცელ საცხოვრ. რ-ნებთან. ქუჩების გასაკვალავად ჭრიდნენ მთის მასივებს, აშენებდნენ ხელოვნურ ბურჯებსა და საყრდენებს. გარდა ამისა, თბილისი მნიშვნელოვანი კულტ. და პოლიტ. ცენტრი იყო და მას თანამედროვე სწრაფი ტრანსპორტი ესაჭიროებოდა.

მეტროპოლიტენის მშენებლობისათვის შეიქმნა სპეცსამმართველო „თბილმეტრომშენი“ (შემდგომში „თბილგვირაბმშენი“), რ-საც 30 წლის განმავლობაში ხელმძღვანელობდა თ. მ-ის ერთ-ერთი ფუძემდებელი ვ. გოცირიძე. საპროექტო სამუშაოების შესრულება „კავკიპროტრანსს“ (შემდგომში „საქტრანსპროექტი“) დაევალა. მეტროპოლიტენის დაპროექტებასა და მშენებლობაში ადგილ. კადრებთან ერთად მონაწილეობდნენ მოსკოვის, ლენინგრადის (ახლანდ. სანქტ-პეტერბურგი) და კიევის მეტრომშენებლები. მშენებლობა რთულ გეოლ. პირობებში მიმდინარეობდა (მიწისქვეშა მცოცავი ქანები, აგრესიული და თერმული წყლები და სხვ.). წარმოქმნილი სიძნელების გამო

მშენებლობაზე დაინერგა ბევრი ტექ. სიახლე – მექანიზებული ფარი „105-თბილისი“, რ-ის შემქმნელებს (ბ. ფაჩულია, ა. ყურაშვილი, ი. კოშელავი და სხვ.) სსრკ სახელმწ. პრემია მიენიჭათ (1973); სულფატმედეგი ცემენტის ინიექცია მიწისქვეშა აგრესიულ და თერმულ წყლებთან საბრძოლველად და სხვ. აიგო უნიკალური სადგურები, გადასარბენი გვირაბები, დეპოები და სხვა საინჟ. ნაგებობები. თ. მ-ის მშენებლობაში ჩაბმული იყო დედაქალაქისა და მთელი ქვეყნის სანარმოები. მშენებლობასთან ერთად საჭირო იყო მეტროპოლიტენის ექსპლუატაციისათვის მზადება, რისთვისაც საქ. სსრ მინისტრთა საბჭოს 1965 წ. 8 თებერვლის №78 დადგენილების საფუძველზე შეიქმნა თ. მ-ის სამმართველო შესაბამისი სტრუქტურული დანაყოფებით. 1968 ვაგზის მოედანზე აშენდა თ. მ-ის ადმ. შენობა (არქიტექტორები: ე. კვერნაძე გ. მელქაძე). გრძივი, ჰორიზონტალურად დანაწევრებული რკინაბეტონის ზოლური სარტყლები, რ-ებიც ამავე დროს მზისგან დამცავი სისტემაა, გასდევს შენობის ფასადს და ქმნის ადმ.-ტექ. ნაგებობის თავისებურ, ნეიტრალურ, ლაკონიურ და ერთიან სახეს.

1965 წ. 28 ნოემბერს „დიდუბის“ სადგურიდან საცდელ რეისში გავიდა პირველი მატარებელი. თ. მ-ის პირველი რიგის პირველი უბანი, „რუსთაველი“ – „დიდუბე“, 1966 წ. 11 იანვარს გადაეცა საექსპლუატაციოდ. პარალელურად მუშაობა სხვა უბნებზეც მიმდინარეობდა, მწყობრში დგებოდა მომდევნო მონაკვეთები: 1967 წ. 7 ნოემბერს – თ. მ-ის პირველი რიგის მეორე უბანი („რუსთაველი“-„300 არაგველი“), ხოლო 1971 წ. 10 მაისს – მესამე უბანი („300 არაგველი“-„სამგორი“), რითაც დამთავრდა თ. მ-ის პირველი რიგის 12,6 კმ მიწისქვეშა რკინიგზის მშენებლობა. თ. მ-ის სადგურების არქიტ. გაფორმების პროექტები დამუშავდა „თბილქალაქპროექტსა“ და „კავკიპროტრანსში“. თ. მ-ის ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზზე განლაგებულია შემდეგი სადგურები:

„დ ი დ უ ბ ე“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1966 წ. 11 იანვარს (არქიტექტორები: ნ. ლომიძე, გ. მოძმანიშვილი); მიწისზედა სადგური წარმოადგენს ღია პლატფორმას რკინაბეტონის გადახურვით. პლატფორმის ნაწილზე აღმართულია ორსართულიანი ვესტიბული – მსუბუქი რკინაბეტონის კარკასი დიდი შემინული ღიობებით. სადგური ქალაქის ქუჩებთან დაკავშირებულია კიბეებითა და გადასასვლელებით. სადგურში შესასვლელი ორი მხრიდანაა (თორნიკე ერისთავის ქუჩიდან და დიდუბის ავტობუსების ქვედა სადგურიდან).

„გ ო ც ი რ ი ძ ე“ (ყოფ. „ელექტროდებო“, სახელი გადაერქვა 2011 წ. აპრილში), ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1966 წ. 11 იანვარს (არქიტექტორები: ნ. ლომიძე, გ. მოძმანიშვილი). იგი წარმოადგენს მიწისზედა სადგურს გვერდითი ბაქნებით, განთავსებულს მონოლითური რკინაბეტონის ესტაკადაზე. მიწისზედა სადგურის არქიტექტურა სადაა და ლაკონიური, რკინაბეტონის საყრდენებზე განლაგებული ბაქნების ბოლოს მოთავსებულია პავილიონის ტიპის ვესტიბული, რ-იც კიბით უკავშირდება სალაროების დარბაზს და ქალაქში გასასვლელს (გესტაფონის ქუჩაზე).

„ნ ა ძ ა ლ ა დ ე ვ ი“ (ყოფ. „ოქტომბერი“, სახელი გადაერქვა 1991 წ. აპრილში), ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1966 წ. 11 იანვარს (ვესტიბიულისა და სამგზავრო დარბაზის არქიტექტორები: თ. თევზაძე, რ. კიკნაძე). სადგურის ზედა ნაგებობა მთლიანად შემინულია. სამგზავრო დარბაზი სამ ნაწილადაა გაყოფილი გვერდით მართკუთხა პილონებით (სვეტები). გადახურვა არქიტრაველია. პილონები მოპირკეთებულია მონაცრისფრო მარმარილოთი, იატაკი - რუხი გრანიტის ფილებით. სადგურს შესასვლელი ერთი მხრიდან (ც. დადიანის ქუჩა) აქვს. მიწისზედა ვესტიბიულის კედელზე წარმოდგენილია ძველი თბილისის პანო (ავტორები - არქიტექტორები: რ. კიკნაძე, რ. ბერიძე, თ. თევზაძე), ხოლო სამგზავრო დარბაზში ქალაქის მოტივებზე შესრულებული დეკორატიული პანოს ავტორია მხატვარი ა. გურგენიძე. მოსაცდელ დარბაზში ტორსული კედელი ადრე დეკორირებული იყო რევოლუციის თემებზე შექმნილი პანოთი (მხატვარი ნ. იგნატოვი), რ-იც 1993 აიღეს. 2007 სადგურში ჩატარდა კაპიტ. შეკეთება.

„სადგურის მოედანი -1“ (ყოფ. „ვაგბლის მოედანი-1“, სახელი გადაერქვა 2011 წ. აპრილში), ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1966 წ. 11 იანვარს. ვესტიბიული ჩაშენებულია მეტროპოლიტენის ადმ. შენობაში (რკინიგზის სადგურთან ვესტიბიულის არქიტექტორები: ე. კვერნაძე, გ. მელქაძე; ც. დადიანის ქუჩაზე გამავალი ვესტიბიულის - არქიტ. გ. მოძმანიშვილი). ქვედა სადგურის სივრცე გაყოფილია სამ ნაწილად თაღებით, რ-იც ეყრდნობა მარმარილოთი მოპირკეთებულ პილონებსა და კედლებს. იატაკზე დაგებულია გრანიტის ფილები (სამგზავრო დარბაზის არქიტ. ვ. აბრამიშვილი). „სადგურის მოედანი-1-ს“ შესასვლელი სამი მხრიდან (ცენტრ. - რკინიგზის სადგურის მხრიდან, გადასასვლელით „ბავშვთა სამყაროს“ მხრიდან და ც. დადიანის ქუჩიდან) აქვს. სადგური ორი დახრილი საესკალატორო გვირაბით უკავშირდება მიწის ზედაპირს, გადასასვლელი დერეფნით კი - საბურთალოს (მე-2) ხაზს. ესკალატორიდან მოსაცდელ დარბაზში გახსნილი თაღის ზემოთ თბილისის 1500 წლის იუბილესადმი მიძღვნილი ხმლისა და თასის ჰორელიეფური გამოსახულებაა წარწერით: „ოდეს მაშვრალს მოსწყურდების“.

„მ ა რ ჯ ა ნ ი შ ვ ი ლ ი“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1966 წ. 11 იანვარს (სამგზავრო დარბაზის არქიტექტორები: გ. მელქაძე, თ. მიქაშავიძე, ნ. ქვარცხავა, ი. ყავლაშვილი). ვესტიბიული (არქიტ. მ. მელია) ჩაშენებულია ყოფ. საპროექტო ინ-ტის „თბილქალაქპროექტის“ შენობაში. სადგურს შესასვლელი ერთი მხრიდან (კ. მარჯანიშვილის მოედანი) აქვს. ინტერიერი სადაა, მოპირკეთებულია წითელი და რუხი მარმარილოთი; ვესტიბიული მიწისქვეშა დარბაზს უკავშირდება საესკალატორო დახრილი გვირაბით. მიწისქვეშა სადგურში კამარისა და კედლების თეთრ ფონზე კონტრასტულად გამოირჩევა შავი პოლირებული გრანიტის იატაკი და რუხი მარმარილოთი მოპირკეთებული თაღები. მოსაცდელი დარბაზის ბოლოს, კედელზე კოტე მარჯანიშვილის სკულპტურული პორტრეტი (მოქანდაკე მ. ბერძენიშვილი), რ-ის სახელსაც ატარებს სადგური.

„რ უ ს თ ა ვ ე ლ ი“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1966 წ. 11 იანვარს. მიწისზედა ვესტიბიული ცილინდრული ფორმის ნაგებობაა (არქიტ.: ო. კალანდარიშვილი). ქვედა დარბაზში (არქიტ. ლ. ჯანელიძე) კამარა ეყრდნობა წითელი მარმარილოთი მოპირკეთებულ მასიურ პილონებს. სადგურს შესასვლელი ერთი მხრიდან (მ. კოსტავას ქუჩა) აქვს. „რუსთაველი“ ყველაზე ღრმა სადგურია ყველაზე გრძელი ესკალატორით. შესასვლელის თავზე მოთავსებულია შოთა რუსთაველისა და „ვეფხისტყაოსნის“ თემაზე შექმნილი ფრიზი, ხოლო მოსაცდელი დარბაზი ვეფხისა და მოყმის რელიეფური გამოსახულებითაა შემკული (მოქანდაკე ე. ამაშუკელი).

„თ ა ვ ი ს უ ფ ლ ე ბ ი ს მ ო ე დ ა ნ ი“ (ყოფ. „ლენინის მოედანი“, სახელი გადაერქვა 1990 წ. ოქტომბერში), ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1967 წ. 7 ნოემბერს (სამგზავრო დარბაზის არქიტექტორები: ვ. ალექსი-მესხიშვილი, ქ. კობახიძე). მიწისზედა ვესტიბიული (არქიტექტორები: რ. ბაირამაშვილი, დ. მორბედაძე) შედის ყოფ. უნივერსიტეტის „თბილისის“ კომპლექსში. მიწისქვეშა დარბაზში, რ-იც ვესტიბიულთან დაკავშირებულია ესკალატორით, თეთრი მარმარილოთი მოპირკეთებული პილონების რიგია; იატაკზე დაგებულია წითელი მარმარილოს ფილები. „თავისუფლების მოედანი“ ერთ-ერთი ყველაზე ღრმად განთავსებული სადგურია თ. მ-ში და რამდენიმე მეტრით ჩამორჩება „რუსთაველს“. სადგურში შესასვლელი ერთი მხრიდანაა (შოთა რუსთაველის გამზირი). მოსაცდელ დარბაზში ომის, მშვიდობისა და შრომის თემაზე შექმნილი ოთხი რელიეფური პანოა (მხატვრები: ა. რატიანი, ვ. ჭუმბურიძე). 2006 სადგურში ჩატარდა სარეკონსტრუქციო სამუშაოები, ნაწილობრივ შეიცვალა დიზაინი, განახლდა ინტერიერი.

„ა ვ ლ ა ბ ა რ ი“ (ყოფ. „26 კომისარი“, სახელი გადაერქვა 1991 წ. აპრილში), ახმეტელის თეატრი - ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1967 წ. 7 ნოემბერს (არქიტექტორები: ვესტიბიულის - ს. რევიშვილი, შ. ჩაჩანიძე; სამგზავრო დარბაზის - შ. ჩაჩანიძე). სადგურს შესასვლელი ერთი მხრიდან (ავლაბრის მოედანი) აქვს. ვესტიბიული სამგზავრო დარბაზს უკავშირდება ესკალატორით. მიწისქვეშა დარბაზი გადახურულია კამარით, რ-იც ეყრდნობა შავი მარმარილოთი მოპირკეთებულ პილონებს. 2006 სადგურს ჩატარდა რეკონსტრუქცია - ვესტიბიულში, საესკალატორო დახრილ გვირაბში და ქვედა პლატფორმაზე ნაწილობრივ შეიცვალა დიზაინი, განახლდა ინტერიერი.

სადგურის შესასვლელის წინ იდგა 26 კომისარისადმი მიძღვნილი ქანდაკება (მოქანდაკე დ. სიხარულიძე), ხოლო ქვედა დარბაზში იყო ქვაში გამოკვეთილი რელიეფური გამოსახულება (მხატვარი ზ. ლეჟავა), რ-ებიც აიღეს 1992.

„3 0 0 ა რ ა გ ვ ე ლ ი“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1967 წ. 7 ნოემბერს (სამგზავრო დარბაზის არქიტ. - გ. ბათიაშვილი). მიწისზედა

ვესტიბული (არქიტ. თ. თევზაძე) რკინაბეტონის ნაგებობაა, აქვს დიდი შემინული ღიობები. ქვედა დარბაზი თეთრი მარმარილოთია მოპირკეთებული, პილონები გადახურულია კამარით. სადგურს შესასვლელი ორი მხრიდან (ქეთევან დედოფლის გამზირი და წინანდლის ქუჩა) აქვს. სამგზავრო დარბაზში არსებული ჭედური პანოს „არაგველების“ ავტორები არიან მოქანდაკე თ. გიგაური და მხატვარი გ. გიგაური.

„ი ს ა ნ ი“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1971 წ. 10 მაისს (არქიტექტორები: ვესტიბულის - ნ. ლომიძე, სამგზავრო დარბაზის - გ. მოძმანიშვილი). მდებარეობს ქეთევან დედოფლის გამზირისა და კახეთის გზატკეცილის შესაყართან. შესასვლელი სადგურს ერთი მხრიდან (ქეთევან დედოფლის გამზირი) აქვს. მიწისზედა პავილიონი ორიგინ. გადახურვით გამოირჩევა და ქვედა სადგურს საესკალატორო დახრილი გვირაბით უკავშირდება. მიწისქვეშა დარბაზში გადახურვის კამარა დაყრდნობილია გეგმით ექვსკუთხა სვეტების ორ რიგზე. იატაკი შავი გრანიტისაა. ვესტიბულის მთელ კედლებზე კერამიკული პანოა - „თამარ მეფის ნადირობა ისნის ველზე“ (მხატვრები: მ. ბერიაშვილი, ვ. წერეთელი, ვ. ჭუმბურიძე), ხოლო სამგზავრო დარბაზში, სალიანდაგო ხაზის კედლებზე - ლითონში შესრულებული ოთხი დეკორატიული კარი (ავტორი მოქანდაკე ი. ქოიავა). 2006 სადგურს ჩაუტარდა კაპიტ. შეკეთება.

„ს ა მ გ ო რ ი“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1971 წ. 10 მაისს (არქიტ. ნ. ლომიძე). მდებარეობს თბილისის რკინიგზის საკვანძო სადგურის „ნავთლულის“ შენობასთან. აგებულია ღია წესით. მიწისზედა ვესტიბული არა აქვს. მიწისქვეშა სადგურს უკავშირდება კიბით. ქვედა დარბაზში თეთრი სვეტების ორ რიგზე დაყრდნობილი კოჭოვანი გადახურვაა, ჭერი თეთრია, კედლები - კონტრასტულად წითელი. სადგური მოსკოვის გამზირიდან ორი შესასვლელით უკავშირდება სამგზავრო დარბაზს ექვსი ჩასასვლელის (ოთხი - მოსკოვის გამზირიდან, ორი - კახეთის გზატკეცილიდან) მეშვეობით. სადგურიდან კახეთის გზატკეცილზე გამავალი მიწისქვეშა გასასვლელი (აგებული რკინიგზის ლიანდაგის ქვეშ) აღჭურვილი იყო სსრკ-ში პირველი მოძრავი ჰორიზონტალური ესკალატორით (მოძრავი ტროტუარი; ავტორები - არქიტ. ნ. ლომიძე და ინჟინერი ლ. აბაშმაძე). აღარ ფუნქციონირებს 1990 წ. ივლისიდან. სადგურის კედლები შემკობილია რელიეფური გამოსახულებებით. სამგზავრო დარბაზში კერამიკული პანოების - „სოფელი“ (წარწერით „ვისთვის ჰკვდები, ვერ მიხვდები, თუ სოფელსა მოიძულე“) და „ქალაქი“ - ავტორები არიან მხატვრები: რ. თორდია, ი. ტაბიძე, ა. ხარებავა, ხოლო კახეთის გზატკეცილზე ამოსასვლელის მხარეს არსებული კერამიკული პანოს - „ჰიმნი შრომას“ - ავტორია მხატვარი ი. ტაბიძე. სალიანდაგო ხაზის კედლებზე ლითონში შესრულებული ორი კარია (მხატვარი თ. ციციქიშვილი).

„ვ ა რ კ ე თ ი ლ ი“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1985 წ. 9 დეკემბერს (არქიტექტორები: ვ. ბახტაძე, ა. სურვილაძე). მდებარეობს ჯავახეთისა და რ. ხომლელის ქუჩების გადაკვეთაზე. აგებულია ღია წესით. მიწისზედა

ვესტიბიული არა აქვს, ქუჩებს უკავშირდება მიწისქვეშა გადასასვლელებით. სადგურს ჯავახეთის ქუჩიდან ერთი შესასვლელი აქვს სამი ჩასასვლელით ამავე ქუჩიდან. მიწისქვეშა დარბაზი წარმოადგენს თაღით გადახურულ ერთიან სივრცეს. იატაკზე კურსების გრანიტის ფილებია დაგებული. 2007 სადგური კაპიტალურად შეკეთდა.

„ღ რ მ ა ლ ე ლ ე“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1985 წ. 7 ნოემბერს (არქიტექტორები: მ. თურქაძე, თ. კალანდაძე). მდებარეობს სანზონის უბანში. მიწისზედა პავილიონი არა აქვს. მეტროს ერთი შესასვლელი აქვს დ. გურამიშვილის გამზირიდან. ვესტიბიული დახრილი საესკალატორო გვირაბით უკავშირდება ქვედა ბაქანს. სადგური აგებულია ღია წესით. კედლები მოპირკეთებულია ურალის მარმარილოთი, იატაკი - კურსების გრანიტით. მოსაცდელი დარბაზის კედლებზე მეტროს მშენებელთა პატივსაცემად შექმნილი ჰორელიეფური გამოსახულებაა (მხატვარი ზ. წერეთელი).

„გ უ რ ა მ ი შ ვ ი ლ ი“ (ყოფ. „თემქა“, სახელი გადაერქვა 1995 წ. მარტში), ახმეტელის თეატრი- ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1985 წ. 7 ნოემბერს (არქიტ. ნ. ლომიძე). მდებარეობს ელმავალმშენებელ ქ-ნასთან. მიწისზედა პავილიონი არა აქვს. სადგურში შესასვლელი მიწისქვეშა გადასასვლელიდანაა (დ. გურამიშვილის გამზირი). სადგური ღია წესითაა აგებული, კედლები მოპირკეთებულია სალიეთის წითელი და ურალის ღია ფერის მარმარილოთი, იატაკი - კურსების გრანიტით და მოლითის მარმარილოს ფილებით. სადგურში არსებული რელიეფური პანოების („საქართველო“ და „შრომა“) ავტორები არიან მხატვრები: ი. ტაბიძე, ა. ხარებავა, თ. ცხომელიძე.

1989 გლდანის მასივის მიმართულებით ამოქმედდა კიდევ ორი სადგური - „დავით გურამიშვილი“ (ახლანდ. „სარაჯიშვილი“ ) და „ახმეტელის თეატრი“.

„ს ა რ ა ჯ ი შ ვ ი ლ ი“ (ყოფ. „დავით გურამიშვილი“, სახელი გადაერქვა 1995 წ. მარტში), ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1989 წ. 15 იანვარს (არქიტექტორები: ვესტიბიულის - ნ. ლომიძე, სამგზავრო დარბაზის - გ. მოძმანიშვილი). სადგურს ერთი შესასვლელი აქვს დ. გურამიშვილის გამზირიდან. აგებულია ღია წესით. ვესტიბიული საესკალატორო დახრილი გვირაბით უკავშირდება სამგზავრო დარბაზს. სადგურის კოლონები და კედლები მოპირკეთებულია ღია ფერის მარმარილოთი, ბაქნის იატაკი კი - კურსების გრანიტით. „ა ხ მ ე ტ ე ლ ი ს თ ე ა ტ რ ი“, ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზის ბოლო გაჩერება. გაიხსნა 1989 წ. 15 იანვარს (არქიტექტორები: ს. ბოლოთაშვილი, გ. მოძმანიშვილი, გ. რაზმაძე). სადგურს აქვს ერთი შესასვლელი, რ-ივ მდებარეობს მიწაში ჩაღრმავებულ ტაფობში და ამფითეატრის ფორმის ქვის კიბეებით უკავშირდება ო. ხიზანიშვილისა და ი. ვეკუას ქუჩებს. სადგურის ვესტიბიული საესკალატორო დახრილი გვირაბით დაკავშირებულია სამგზავრო დარბაზთან. აგებულია ღია წესით. სადგურის კოლონები და კედლები მოპირკეთებულია ღია ფერის

მარმარილოთი, ბაქნის იატაკი კი - კურსების გრანიტით. სამგზავრო დარბაზში ქალაქის გასასვლელისკენ არსებულ კერამიკულ პანოზე ასახულია რელიეფური გამოსახულებები ქართული ტაძრებიდან, ხოლო სალიანდაგო ხაზის კედლებზე ოთხი დეკორატიული კარია ქართული ანბანის გამოსახულებით (მხატვარი ი. ტაბიძე). 2007 სადგური განახლდა, ნაწილობრივ შეიცვალა ვესტიბულის, საესკალატორო გვირაბის დიზაინი, აგრეთვე ინტერიერი.

1979 ექსპლუატაციაში შევიდა თ. მ-ის მეორე რიგი, ე. წ. საბურთალოს ხაზი, რ-მაც სადგური „ვაგზლის მოედანი-1" (ახლანდ. „სადგურის მოედანი-1") საბურთალოსთან დააკავშირა. „სადგურის მოედანი-2-იდან" „ვაჟა-ფშაველას" მიმართულებით განლაგებულია შემდეგი სადგურები:

„სადგურის მოედანი - 2 " (ყოფ. „ვაგზლის მოედანი-2", სახელი გადაერქვა 2011 წ. აპრილში) (გადასასვლელი), საბურთალოს ხაზის ბოლო გაჩერება. გაიხსნა 1979 წ. 15 სექტემბერს (არქიტ. თ. კალანდაძე). აგებულია ღია წესით. მიწისზედა ვესტიბული არა აქვს. სადგური 60-მეტრიანი მიწისქვეშა გადასასვლელითა და კიბეებით დაკავშირებულია „სადგურის მოედანი-1-თან". მიწისქვეშა დარბაზი კამარით გადახურული ერთიანი სივრცეა, კედლები მოპირკეთებულია შავი გრანიტით. იატაკზე დაგებულია რუხი გრანიტის ფილები. მოსაცდელი დარბაზის ორივე მხარეს კედლები მონითალო-ყვითელი ფერის ქვაში შესრულებული ჰორელიეფითაა შემკული. მხატვრული პანოების („მშვიდობა" და „სიუხვე") ავტორია მხატვარი ი. ქოიავა.

„წ ე რ ე თ ე ლ ი " , (ყოფ. „წერეთლის გამზირი", სახელი გადაერქვა 2011 წ. აპრილში), საბურთალოს ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1979 წ. 15 სექტემბერს (არქიტექტორები: ვესტიბულის - ს. კაციტაძე, შ. ყავლაშვილი; სამგზავრო დარბაზის - ვ. აბრამიშვილი, დ. მორბედაძე; აკაკი წერეთლის სკულპტურული პორტრეტის ავტორი - მოქანდაკე ე. ამაშუკელი). აგებულია ღია წესით. მიწისზედა ვესტიბული არა აქვს. ქუჩებთან დაკავშირებულია მიწისქვეშა გადასასვლელითა და კიბეებით. ქვედა დარბაზი ლაბრადორის ქვით მოპირკეთებული, მრავალნახნაგა სვეტების ორი რიგია, გადახურულია კამარით. იატაკი კურსების გრანიტისაა. მგზავრების მიღება ხორციელდება ორი მხრიდან (აკაკი წერეთლის გამზირი და ვახუშტი ბაგრატიონის ქუჩა). 2006 სადგურში ჩატარდა სარეკონსტრუქციო სამუშაოები, ნაწილობრივ შეიცვალა ინტერიერი, განახლდა დიზაინი.

„ტ ე ქ ნ ი კ უ რ ი უ ნ ი ვ ე რ ს ი ტ ე ტ ი" (ყოფ. „პოლიტექნიკური ინსტიტუტი" - 1979-2005; „პოლიტექნიკური" - 2005-2011; ახლანდ. სახელი ეწოდა 2011 წ. აპრილში), საბურთალოს ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1979 წ. 15 სექტემბერს (არქიტექტორები: ვესტიბულის - დ. იოსავა, სამგზავრო დარბაზის - გ. მოძმანიშვილი). აგებულია ღია წესით. მიწისზედა პავილიონი არა აქვს. სადგურში შესასვლელი მიწისქვეშა გადასასვლელით ორი მხრიდანაა (პეკინის გამზირი და მ. კოსტავას ქუჩა). ქვედა

დარბაზის ერთიანი სივრცე გადახურულია კამარით. სადგურის კედლები მოპირკეთებულია ღია ფერის მარმარილოთი, ბაქნის იატაკი – გრანიტით. მოსაცდელი დარბაზის კედლები მოზაიკური ჰორელიეფური გამოსახულებებითაა შემკული. კერამიკული პანოების („ხელოვნება და სპორტი“, „მეცნიერება და შრომა“) ავტორები არიან მხატვრები: რ. თორდია, ი. ტაბიძე, ა. ხარებავა.

„ს ა მ ე დ ი ც ი ნ ო უ ნ ი ვ ე რ ს ი ტ ე ტ ი“ (ყოფ. „კომკავშირელი“ – 1979-91; „სამედიცინო ინსტიტუტი“ – 1991-2011; ახლანდ. სახელი ეწოდა 2011 წ. აპრილში), საბურთალოს ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1979 წ. 15 სექტემბერს (არქიტექტორები: დ. იოსავა, ნ. ლომიძე გ. მოძმანიშვილი; კომპოზიციის – „ახალგაზრდობა, ჩვენი მომავალი“ – მხატვარია ი. ტაბიძე). მდებარეობს ვაჟა-ფშაველას გამზირის დასაწყისში. აგებულია ღია წესით. მიწისქვეშა გადასასვლელებით უკავშირდება გამზირის ორივე მხარეს. ქვედა დარბაზში მარმარილოს სვეტების ორ რიგზე კოჭოვანი გადახურვაა, შეკიდული ჭერით. კედლები თეთრია, ხოლო იატაკზე მოწითალო ფერის გრანიტია დაგებული. მოსაცდელი დარბაზიდან ამოსასვლელი სახელმწიფო არქივის მხარეს ქვის კიბითაა, ხოლო მოპირდაპირე მხარეს მგზავრები ადიან ორი ესკალატორით და ჩადიან ქვის კიბით.

„დ ე ლ ი ს ი“ (სადგურს 1995- 2006 ერქვა „ვიქტორ გოცირიძე“, ხოლო 2007 კვლავ დაუბრუნდა პირვანდელი სახელი), საბურთალოს ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 1979 წ. 15 სექტემბერს (არქიტ. ნ. ლომიძე). სადგური აგებულია ღია წესით. ვაჟა-ფშაველას გამზირთან დაკავშირებულია მიწისქვეშა გადასასვლელებით ორივე მხრიდან. სადგურს დახრილი გვირაბები არ გააჩნია და მოსაცდელ დარბაზს ქვის კიბეებით უკავშირდება. სამგზავრო დარბაზის ერთიანი სივრცე გადახურულია კამარით. კედლები თეთრი და შავი მარმარილოს ფილებითაა მოპირკეთებული, იატაკი – რუხი გრანიტით. სალიანდაგო ხაზის კედლებზე ორი ლითონის კარია რელიეფური კომპოზიციებით (მხატვარი თ. ცხომელიძე).

„ვ ა ჟ ა - ფ შ ა ვ ე ლ ა“, საბურთალოს ხაზის ერთ-ერთი სადგური. გაიხსნა 2000 წ. 3 აპრილს (არქიტ. ნ. ლომიძე). აგებულია ღია წესით. ვესტიბიული და ქვედა დარბაზი ერთი სივრცის ქვეშაა მოქცეული. სადგურს აქვს ერთი ამოსასვლელი, რ-იც მიწისქვეშა გადასასვლელით ვაჟა-ფშაველას გამზირის ორივე მხარეს უკავშირდება. კედლები თეთრი მარმარილოს ფილებითაა მოპირკეთებული, იატაკი – რუხი გრანიტით.

„ს ა ხ ე ლ მ ნ ი ფ ო უ ნ ი ვ ე რ ს ი ტ ე ტ ი“ (მშენებარე ობიექტი, საპროექტო სახელი „უნივერსიტეტი“), საბურთალოს ხაზის ერთ-ერთი სადგური (არქიტ. გ. მოძმანიშვილი). მშენებლობა დაიწყო 1986 და უნდა დამთავრებულიყო 1995, მაგრამ XX ს. 90-იანი წლების დასაწყისში ქვეყანაში შექმნილი მძიმე ეკონომიკური და პოლიტიკური ვითარების გამო სადგურის დასრულება ვერ მოხერხდა. მშენებარე უბანზე სამუშაოების 90% შესრულებულია. სამუშაოები 2000-იდან შეჩერებული იყო, განახლდა 2014-იდან.



თ. მ. როული და მრავალდარგოვანი საინჟ. ნაგებობაა. შედგება ორი ხაზისაგან: ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილი და საბურთალოს ხაზი. მისი ხაზების სიგრძე 27,1 კმ-ია (2014 წ. 1 იანვრის მდგომარეობით) და თავისი 22 სადგურით ქალაქის დიდ ნაწილს მოიცავს. 17 სადგური ერთამოსასვლელიანია, დანარჩენი - ორამოსასვლელიანი. ყოველდღიურად ხაზზე საშუალოდ მატარებლის 25 შემადგენლობა გამოდის, რ-საც დღეში დაახლოებით 210-260 ათ. მგზავრი გადაჰყავს. მეტროპოლიტენში არის ორი დეპო - „ნაძალადევი“ და „გლდანი“, რ-ებიც ემსახურება 195 ვაგონს. ვაგონების უმეტესი ნაწილი მოდერნიზებულია ახალი ტექნოლოგიების გათვალისწინებით. ახმეტელის თეატრი-ვარკეთილის ხაზზე მუშაობს 4-ვაგონიანი შემადგენლობები, ხოლო საბურთალოს ხაზზე - 3-ვაგონიანი. ვაგონები აღჭურვილია თანამედროვე ტექ. საშუალებებით, მ. შ. სინქარის ავტომატიზებული რეგულირების სისტემით. სადგურებში 59 ესკალატორი მოქმედებს, რ-თა გაშლილი სიგრძე 10 კმ აღწევს. ყველაზე ღრმა (60 მ) სადგურია „რუსთაველი“, ხოლო ყველაზე გრძელი - „რუსთაველის“ მეორე ესკალატორი (123 მ). იგი 671 საფეხურისაგან შედგება. ესკალატორის გარეშე ფუნქციონირებს 4 სადგური („დიდუბე“, „გოცირიძე“, „დელისი“, „ვაჟა-ფშაველა“). ხაზზე მოძრაობის უსაფრთხოებას უზრუნველყოფს სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების და სინქარის ავტომ. რეგულირების მოწყობილობები. მეტროპოლიტენში 20 სარელეო და 84 საისრეო გადამყვანია. მიწისქვეშა მიკროკლიმატის პარამეტრების დასაცავად თ. მ-ში ძირითადი და ადგილ. განიავების 300-ზე მეტი სისტემა მუშაობს. მიწისქვეშა ნაგებობებიდან 42 ძირითადი და ადგილ. სადრენაჟო წყალსაქაჩის მეშვეობით ყოველდღიურად იტუმბება 19 ათას მ<sup>3</sup>-ზე მეტი შემოსული გრუნტის წყალი. დაგებული ლიანდაგების გაშლილი სიგრძეა 63,5 კმ, მათი ტექ. მდგომარეობა სისტემატურად ისინჯება ლიანდაგმომი ვაგონისა და დეფექტოსკოპური ურიკების მეშვეობით. ურთიერთშეთანხმებული მუშაობისათვის თ. მ-ში კავშირის რამდენიმე სისტემა მოქმედებს: 1000-ნომრიანი ადგილ. სატელეფონო სადგური, საგვირაბო და ოპერატ. სადისპეტჩერო კავშირი, აგრეთვე სამატარებლო და სამაუნყებლო ხმამაღლამოლაპარაკე რადიოკავშირი. მეტროპოლიტენის მრავალ სადგურში სტაბილურად ფუნქციონირებს მობილური სატელეფონო კავშირიც. თ. მ-ს ელექტროენერგია მიწოდება სააქციო საზ-ბა „თელასის“ 17 ქვესადგურიდან მეტროს 24 (წევის 3), დამადაბლებელი 10 და შერეული 11 ქვესადგურის მეშვეობით. ელექტროენერგიის მიწოდების შეფერხების შემთხვევაში სასიცოცხლო მნიშვნელობის ობიექტების შეუფერხებელ მუშაობას უზრუნველყოფს თ. მ-ში არსებული 2 სადიზელო, სადაც დამონტაჟებულია 6 აგრეგატი (საერთო სიმძლავრით 7,8 ათ. კვტ). სადისპეტჩერო სამსახურები თანამედროვე კომპიუტერული სისტემითაა აღჭურვილი. ორივე ხაზის დისპეტჩერები მოძრაობას არეგულირებენ მონიტორებით და სადისპეტჩერო რადიოკავშირის მეშვეობით. დანერგილია ტელეხედვით სადგურებიდან მგზავრთა ნაკადის შესახებ ინფორმაციის მიღება ცენტრ. სადისპეტჩერო პუნქტში. მეტროპოლიტენის ყველა ობიექტიდან ხდება სელექტორული ჩანაწერების არქივირება კომპიუტერულ მაგნიტოფონზე, რ-ის საშუალებით შესაძლებელია განსაკუთრებულ შემთხვევაში პერსონალის მოქმედების სისწორის დადგენა (ე. წ. „შავი ყუთი“). 2005 წ. მეტროპოლიტენი აღიჭურვა კომპიუტერული ქსელური სისტემით, რ-თა საშუალებით

მრავალი საკვანძო საკითხი ქსელის თითოეული პირისათვის ხელმისაწვდომი გახდა. ბუხპალტრული აღრიცხვისა და ხელფასების დარიცხვა ხდება კომპიუტერული სისტემით. სადგურებში ავტომატურ გამშვებ პუნქტებთან მგზავრთა ნაკადს აკონტროლებს ვიდეოკონები (ცენტრ. პუნქტში ყველა სადგურიდან მიღებული გამოსახულების ვიდეოჩანაწერით ხდება ოპერატორის მიერ ყველა დარღვევის გაშიფრვა). 2000 წ. ქალაქის ყველა სახის საერთო სარგებლობის სამგზავრო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანის 60-70% თ. მ-ზე მოდიოდა, 2013 წ. კი მისი ხვ. წ. 48,2 % იყო. თ. მ-ით 2000 წ. 105,4 მლნ. მგზავრმა ისარგებლა, ხოლო 2013 წ. - 96,2 მლნ. მგზავრმა. 1996 თბილისში მწყობრში ჩადგა მოსკოვისა და თ. მ-ების მიერ დაფუძნებული ვაგონების შემკეთებელი ქ-ნა, რ-იც თანამედროვე ტექნოლოგიებითაა აღჭურვილი და რეგიონალური მნიშვნელობის სარემონტო ბაზას წარმოადგენს.

მეტროპოლიტენის გამართულ მუშაობას უზრუნველყოფს შემდეგი ძირითადი საექსპლუატაციო სამსახურები: მოძრაობის, სიგნალიზაციისა და კავშირგაბმულობის, ელექტრომომარაგების, სალიანდაგო და გვირაბნაგებობათა, ელექტრომექან. სამსახურები, ორი ელექტროდეპო; აგრეთვე შემდეგი სტრუქტურული ერთეულები: სატრანსპ.-სამეურნეო, სამშ. სამსახურები; ცენტრ. საწყობი, გაერთიანებული სახელოსნოები და სტამბა.

1997-98 დაინერგა მგზავრთა მიღების ახ. საგამშვებო სისტემა, რ-იც ძირითადად პასუხობს მსოფლიოს თანამედროვე სტანდარტებს.

თ. მ-მა, რ-იც მართვის ავტომატიზებული სისტემით მუშაობს, საქალაქო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანაში არსებითი ცვლილებები შეიტანა: გაუმჯობესდა მოსახლ. სატრანსპ. მომსახურება, შესაძლებელი გახდა ყველა სახის ტრანსპ. რაციონალური გამოყენება და სხვადასხვა სახის ტრანსპ. მუშაობაში პარალელების ლიკვიდაცია.

**ლ. აბრამიშვილი**

**მ. ჩადუნელი**

**კ. ჯაში**

---