შპს "URBANIKA"

Ab

შპს "არქიტექტურული ბიურო"

ტექსტური ნაწილი

ბაკურიანის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაცია

პროექტის დამკვეთი

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი
განვითარების სამინისტრო

ცვლილებების შეტანილია საქართველოს ინფრასტრუქტურის
განვითარების სამინისტროს მიერ

კონტრაქტორი ორგანიზაცია

შპს „არქიტექტორული ბიურო“

ქვე–კონტრაქტორი ორგანიზაცია

შპს „ურბანიკა“

ქვე–კონტრაქტორი ორგანიზაცია

შპს „გის და გზ საკონსულტაციო ცენტრი გეოგრაფიკი“

ქვე–კონტრაქტორი ორგანიზაცია

შპს „არტსტუდიო პროექტი“

ქვე–კონტრაქტორი ორგანიზაცია

შპს „სტუდია 21“

2019 წელი

ალბომის შემადგენლობა

1.1 გენერალური გეგმის აღწერა;
1.2 გენერალური გეგმის განმარტებითი ბარათი.
1.2.1 ბაკურიანის ტერიტორია განსახლების სისტემაში.
1.2.2 ისტორიული განვითარების მიმოხილვა;
1.2.3 ისტორიული რუკა
1.2.4 განაშენიანების საზღვრების რუკა
1.2.5 ბუნებრივ-კლიმატური პირობები
1.2.6 2014 წლის 12 აგვისტოს #491 დადგენილებით დამტკიცებული მიწათსარგებლობის გენ. გეგმის მიმოხილვა
1.2.7 საწოლი ადგილების ზრდის დინამიკა ბაკურიანში
1.2.8 სპორტული ინფრასტრუქტურა
1.2.9 ტურისტული ინფრასტრუქტურა
1.2.10 მობილობა/ტრანსპორტით უზრუნველყოფა;
1.3 გენერალური გეგმის ეფექტიანობის (ხეირიანობის) შეფასება;
1.3.1 ბაკურიანის და დიდი მიტარბის განაშენიანება
1.3.2 სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი
1.3.3 ტერიტორიის განვითარება არსებული პარამეტრებით
1.3.4 ტერიტორიის განვითარება ევროპული კურორტების საშუალო სტატისტიკური პარამეტრებით
1.3.5 პერსპექტიული საწოლი ადგილების გაანგარიშება
1.3.6 საპროექტო კოეფიციენტით განვითარების მასშტაბი
1.3.7 განაშენიანების შეზღუდვის რუკა
1.3.8 სამშენებლო და არასამშენებლო ტერიტორიების რუკა
1.3.9 ბაკურიანში კოეფიციენტის მატების პრინციპი
1.3.10 დიდ მიტარბში კოეფიციენტის მატების პრინციპი
1.3.11 შედეგი
1.4 დაწესებული ესთეტიური პარამეტრები
1.4.1 გადახურვის დასაშვები ფერები
1.4.2 ღობის დასაშვები სახეობები
1.5 გათვალისწინებული სამუშაოები და მათი განხორციელების ეტაპობრიობა

1.1 გენერალური გეგმის აღწერა

ბაკურიანის ტერიტორიის გენერალური გეგმის შემუშავების სამართლებრივი საფუძველია:

- საქართველოს კონსტიტუცია;
- საქართველოს ორგანული კანო „ადგილობრივი თვითმმართველობის კოდექსი“;
- ,,საქართველოს სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსი“ საქართველოს კანონი;
- ,,სივრცითი დაგეგმარებისა და ქალაქთმშენებლობითი გეგმების შემუშავების წესის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 3 ივნისის #260 დადგენილება;

,,ტერიტორიების გამოყენებისა და განაშენიანების რეგულირების ძირითადი დებულებების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 3 ივნისის დადგენილება;

- კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა მოთხოვნები;
- 2016 წლის 2 ნოემბერს გაფორმებული ხელშეკრულება N 568.
- ბაკურიანის ტერიტორიის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის გეგმარებითი დავალება.

ბაკურიანის ტერიტორიის გენერალური გეგმის მიზნები და პრინციპები

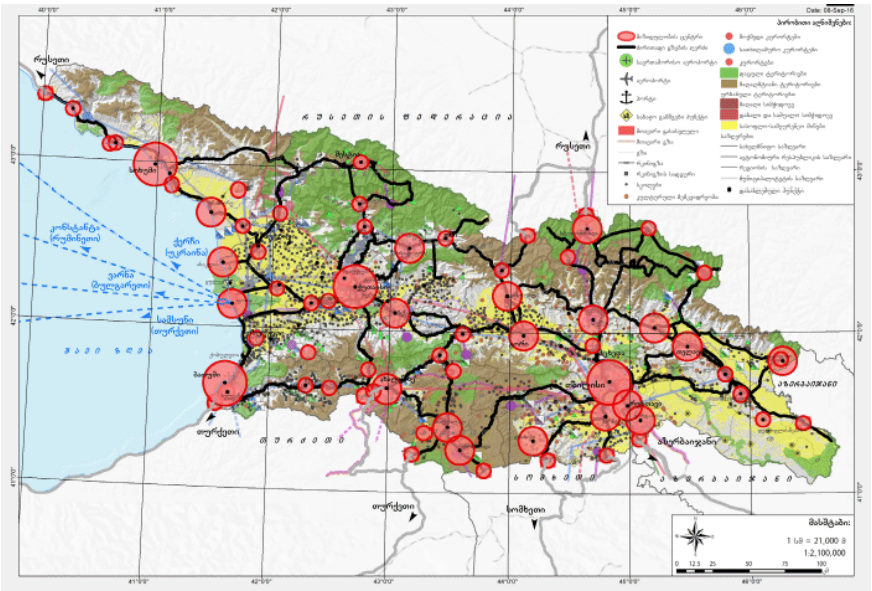
ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციის შემუშავების მიზნებია:

- ჯანსაღი, უსაფრთხო და მოხერხებული ტურისტულ-სარეკრეაციო გარემოს და პირობების შექმნა;

• მდგრადი განვითარების მიზნით, ფიზიკური და იურიდიული პირების, ადგილობრივი თვითმმართველობის და სახელმწიფო ინტერესების ურთიერთშეთანხმება ტერიტორიების გამოყენებისა და განვითარების საკითხებში;
• ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების განვითარების პრიორიტეტების დადგენა;
• ფუნქციური ზონებისა და ქვეზონების დადგენა;
• ტერიტორიების გამოყენების და განაშენიანების პარამეტრების განსაზღვრა.
ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციის შემუშავების სახელმძღვანელო პრინციპებია:
• მდგრადი განვითარების წინაპირობების შექმნა;
• უპირატესად სივრცითი განვითარების ინტენსიური მოდელის გამოყენება;
• ინვესტიციების მოზიდვის, მოსახლეობის დასაქმებისა და კომპლექსის კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით, საერთაშორისო პრაქტიკაში დანერგილი, თანამედროვე ქალაქგეგმარების, სატრანსპორტო, საინჟინრო და გარემოსდაცვითი მიდგომებისა და გადაწყვეტების გამოყენება;
• სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის პროცესში საჯაროობის, ჩართულობისა და თანამონაწილეობის უზრუნველყოფა.

1.2.1 განმარტებითი ბარათი.
ბაკურიანის ტერიტორია განსახლების სისტემაში

ბაკურიანისა და მიტარბის სივრცით–ტერიტორიული დაგეგმვის დოკუმენტაციის შემუშავება	ძირითადი სივრცითი ღერძები 3


Date: 08-Sep-16
პირობითი აღნიშვნები
რუსეთი
ბორჯომი
ბაკურიანი
ქერი ლეონიანი
ვარნა ლეღვარეთი
საბერეთი
ბათუმი
ბაკო
ბ ა ს ი ა ნ ი ს ზ ღ ვ ა
ბ ო ლ ნ ი ს ი
ბ ო ლ ნ ი ს ი
ბ ო ლ ნ ი ს ი

მთელი ამიერკავკასიის ახალი ადმინისტრაციულ - ტერიტორიული დაყოფის კანონი. ახლადშექმნილი საქართველო–იმერეთის გუბერნია 11 მაზრად დანაწილდა, მათ შორის ახალციხის სანჯაყიც შევიდა. 1846 წელს ამიერკავკასია 4 გუბერნიად დაიყო; 1849 წელს თბილისის გუბერნიას ერევნის გუბერნია გამოეყო.

საბოლოოდ, რუსეთის ხელისუფლების მიერ მთელი რიგი ადმინისტრაციული რეფორმების ჩატარების შემდეგ, XIX საუკუნის ბოლოსთვის, საქართველოს ტერიტორიას შეადგენდა ორი გუბერნია (ტფილისისა და ქუთაისის), 16 მაზრა, 3 ოლქი (ოკრუგი) და 65 საპოლიციო უბანი. ტფილისის გუბერნიაში შედიოდა 9 მაზრა, მათ შორის გორის მაზრა, რომელშიც, თავის მხრივ, 5 უბანთა შორის, ბორჯომის უბანიც შედიოდა. შიდა ქართლისკენ ბორჯომის ამგვარი რეორიენტაცია ადმინისტრაციულ-ტერიტორიულ სისტემაში, უთუოდ, განპირობებული იყო მისი საკურორტო-რეკრეაციული ფუნქციების განვითარებით და აქ კავკასიის მეფისნაცვლის საზაფხულო რეზიდენციის დაფუძნებით.

საქართველოს დემოკრატიული რესპუბლიკის მთავრობას, არსებობის ხანმოკლე პერიოდში (1918_1921 წწ.), ქვეყნის ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული რეფორმა არ ჩაუტარებია. გამოცემულ კანონებს შორის ამ სფეროს ეხებოდა მხოლოდ 1921 წლის 21 თებერვალს მიღებული საქართველოს კონსტიტუციის მუხლი 7: "ადმინისტრაციული დაყოფა და თვითმმართველ ერთეულთა საზღვრების დაწესება და შეცვლა სწარმოებს მხოლოდ კანონმდებლობითის წესით".

გასაბჭოების შემდეგ, საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის 1929 წლის 5–8 აპრილის პლენუმის დადგენილებით "რაიონირების შესახებ" საქართველოს ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული მოწყობა განისაზღვრა 2 ავტონომიური რესპუბლიკის (აფხაზეთი და აჭარისტანი) და 6 ოლქის შემადგენლობით (ოლქებში მაზრები შედიოდა). გორის ოლქში ბორჯომიც შევიდა. 1930 წლამდე ბორჯომის რაიონი გორის ოლქში შედიოდა; 1930 წელს, მეფისდროინდელი საპოლიციო უბნებს ადმინისტრაციული რაიონები ეწოდა, მათ შორის – ბორჯომის რაიონიც. 1963_1966 წწ. რაიონის ტერიტორია შედიოდა ხაშურის რაიონში. 1966 წლიდან ბორჯომის მუნიციპალიტეტი არსებობს მის დღევანდელ საზღვრებში.

როგორც ცნობილია, საქართველოს კონსტიტუციის მ.2, პ.3-ს თანახმად,"საქართველოს ტერიტორიული სახელმწიფოებრივი მოწყობა განისაზღვრება კონსტიტუციური კანონით უფლებამოსილებათა გამიჯვნის პრინციპის საფუძველზე ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე საქართველოს იურისდიქციის სრულად აღდგენის შემდეგ". ამდენად, იმ დროისათვის უნდა ჩამოყალიბდეს არგუმენტირებული მოსაზრებები ბორჯომის მუნიციპალიტეტის ადგილის თაობაზე ქვეყნის ახლებურ სახელმწიფოებრივ ტერიტორიულ მოწყობაში, რაც მჭიდროდაა დაკავშირებული განსახლების სისტემისა და სისტემაწარმომქმნელ ინფრასტრუქტურაზე.

მაკროდონე. ამ თვალსაზრისით, დიდი მნიშვნელობისაა გარე, გეოსტრატეგიული თუ ეკონომიკური ფაქტორები, რომელთა გამოხატულებას სატრანსპორტო-კომუნიკაციური ღერძები წარმოადგენს. ეს ღერძები დიდწილად განაპირობებს ქვეყნის შიდა განსახლების სისტემის კონფიგურაციასა და ტერიტორიების ურბანიზირებულობის დონეს.

ამ პოზიციებიდან, საშუალოვადიან პერსპექტივაში, განსახილველია სამხრეთ საქართველოს განსახლების ღერძის განვითარების წინადადებები, რომლებიც კარგა ხანია გაისმის სამეცნიერო წრეებში. იგულისხმება საქართველოს განსახლების და სატრანსპორტო-კომუნიკაციური ძირითადი ღერძის "თბილისი-გორი-ხაშური-ქუთაისი-ფოთის" პარალელური ღერძის -აზერბაიჯანის საზღვარი-ქვემო ქართლი-თრიალეთი-ჯავახეთი-მესხეთი-ზემო აჭარა-შავი ზღვა" -ინფრასტრუქტურული უზრუნველყოფა. განსახლების ეს ღერძი მოხსნის ჭარბ, სატრანზიტო დატვირთვას ბორჯომის მუნიციპალიტეტსა და შიდა ქართლზე იმ სატრანსპორტო, მნიშვნელოვანწილად სატრანზიტო ნაკადებისგან, რომლებიც საქართველო-თურქეთის საზღვარზე ვალეს გადასასვლელიდან მიედინება ქვეყნის შიდა რეგიონებში და აზერბაიჯანის რესპუბლიკაში.

ამ ღერძის განსამტკიცებლად ფრაგმენტული ნაბიჯები უკვე გადადგმულია (მარაბდა-ახალქალაქის სარკინიგზო ხაზის სახით); მიმდინარეობს ახალციხე-ასპინძა-ახალქალაქის საავტომობილო გზის რეკონსტრუქცია, ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზის საპროექტო-საძიებო სამუშაოები და ა.შ.. უფრო შორეულ პერსპექტივაში მოსალოდნელია ახალქალაქი-ახალციხის სარკინიგზო მონაკვეთის შეკვრა, რაც ტვირთნაკადების ოპტიმალურ გადანაწილებას შეუწყობს ხელს.

რაც შეეხება განსახლების ღერძის მონაკვეთს "ახალციხე-ადიგენი-ზემო აჭარა-შავი ზღვა", სავარაუდოა, მისი სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო პირობების გაუმჯობესება მიზანშეწონილია არსებული საავტომობილო გზის მეშვეობით. ეს შედის არა მარტო საქართველოს, არამედ მეზობელი ქვეყნის - სომხეთის ინტერესებში, რომელიც მიიღებს უმოკლეს და მოხერხებულ გასვლას შავი ზღვის პორტებზე. ამგვარი ორმხრივი დაინტერესება იმის წინაპირობაა, რომ საავტომობილო გზის რეკონსტრუქციაში ჩაერთოს ორივე ქვეყნის ინვესტიციები და შესაძლებელია, საერთაშორისო კომპანიებიც.

ყოველივე ზემოთქმულთან ერთად, გასათვალისწინებელია მაღალმთიანეთის სეზონური სპეციფიკა, რაც შეიძლება გამოიხატოს დიდთოვლობის შემთხვევებში სამხრეთ საქართველოს სატრანპორტო-საკომუნიკაციო ღერძიდან ტვირთნაკადების გადანაწილებასა და მათ გატარებაზე ბორჯომის მუნიციპალიტეტზე.

მეზოდონე. მაკროდონეზე განხილული ტენდენციები გასათვალისწინებელია მეზოდონეზე, ანუ საკუთრივ ბორჯომის მუნიციპალიტეტის როლის განსაზღვრისას ქვეყნის განსახლების სისტემაში. მუნიციპალიტეტი შეინარჩუნებს იმ მნიშვნელობას, რომელსაც ის ისტორიულად ატარებდა – სამცხე-ჯავახეთისა და შიდა ქართლის დამაკავშირებელ ფუნქციას. დღევანდელ ეტაპზე, მოკლევადიან პერსპექტივაში, სავარაუდოა თურქეთიდან წამოსული სატრანზიტო ტვირთნაკადების მოცულობის ზრდა, რაც ქალაქ ბორჯომის პირობებზე უარყოფითად აისახება. ამიტომაც, მსჯელობას იმსახურებს ქ. ბორჯომის გარსშემოსავლელი საავტომობილო გზის იდეა, რომელიც, ადრე ჩამოყალიბებული მოსაზრებით, სოფ. რველიდან, მდ. ბანისხევის ხეობის გავლით, არსებულ გზას უერთდებოდა ლიკანის მიდამოებში. თურქეთის საზღვარზე (ვალე) გადასასვლელის გახსნის შემდეგ და მესხეთ- ჯავახეთის სოციალურ-ეკონომიკური აღმავლობის კვალდაკვალ, გაიზრდება საავტომობილო ტრანსპორტის სატრანზიტო სატვირთო ნაკადები, რაც ამ იდეას რეალურ მნიშვნელობას შესძენს. მეორეს მხრივ, გასათვალისწინებელია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის რეჟიმი, რაც ართულებს საბოლოო, ოპტიმალური გადაწყვეტილების მიღებას.

მიკროდონე. განსახლების სისტემა მიკროდონეზე, ანუ საკუთრივ ბორჯომის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული საზღვრების ფარგლებში, ძირითადად, საბჭოთა პერიოდში ჩამოყალიბდა. დღეს, 2002 წლის პირველი ეროვნული საყოველთაო აღწერის მიხედვით, ბორჯომის მუნიციპალიტეტში 1 ქალაქია (ბორჯომი), 4 დაბაა (ახალდაბა, წაღვერი, ბაკურიანი, ბაკურიანის ანდეზიტი) და 38 სოფელია; მათ შორის დაუსახლებელ ან სეზონურ სოფელთა რაოდენობა – 9. ქვემოთ მოყვანილია მუნიციპალიტეტის სოფლების ჩამონათვალი და მოსახლეობის მახასიათებლები მათი ტერიტორიული დაჯგუფების გათვალისწინებით (აღწერის მომენტისათვის არსებული საკრებულოების მიხედვით).

ბორჯომის მუნიციპალიტეტის სოფლები და მათი მოსახლეობა (2002 წლის აღწერის მიხედვით)

N	სოფლის დასახელება	მუდმივი მოსახლეობა	რიცხობრივად უპირატესი

		ორივე სქესი	კაცი	ქალი	ეროვნება	%
1	ბაკურიანის სადაბო საკრებულო	112	55	57		
	– დიდი მიტარბი	48	23	25	ქართველი	60
	– პატარა მიტარბი	64	32	32	ქართველი	94
	– თორი	0	0	0	–	–
	– პატარა ცემი	0	0	0	–	–
	– საკოჭავი	0	0	0	–	–
2	წაღვერის სადაბო საკრებულო	872	434	438		
	– დაბა	238	114	124	ქართველი	95
	– კიმოთესუბანი	254	129	125	ქართველი	97
	– მზეთამზე	380	191	189	ქართველი	98
3	ბალანთის თემის საკრებულო	460	230	230		72
	– ბალანთა	161	86	75		27
	– ჭიხარულა	299	144	155		–
4	გვერდისუბნის თემის საკრებულო	57	33	24		
	– გვერდისუბანი	34	18	16	ქართველი	97
	– მაჭარწყალი	6	4	2	ქართველი	–
	– დღთისმშობელი	17	11	6	ქართველი	–
	– ვარდევანი	0	0	0	–	–
	– წინუბანი	0	0	0	–	–
5	გუჯარეთის თემის საკრებულო	0	0	0		–
	– გუჯარეთი	0	0	0		–
	– ოდეთი	0	0	0		–
	– ლინტური	0	0	0		–
	– წითელსოფელი	0	0	0		–
6	დვირის თემის საკრებულო	2548	1 232	1 316		
	– დვირი	937	456	481	ქართველი	98
	– ქვაბისხევი	480	233	247	ქართველი	98
	– ჩითახევი	274	126	148	ქართველი	88
	– ქობისხევი	857	417	440	ქართველი	96
7	ტაბაწყურის თემის საკრებულო	996	502	494		
	– ტაბაწყური	723	364	359	სომეხი	–
	– მოლითი	273	138	135	სომეხი	99
8	ტაძრისის თემის საკრებულო	1 946	974	972		
	– ტაძრისი	546	270	276	ქართველი	98
	– დგვარი	348	174	174	ქართველი	99
	– საკირე	1 052	539	522	ქართველი	99
9	ტბის თემის საკრებულო	1 056	501	555		
	– ტბა	372	166	206	ქართველი	99
	– ლიბანი	53	22	31	ქართველი	87
	– სადგერი	324	169	155	ქართველი	97
	– ცემი	307	144	163	ქართველი	94
10	ყვიბისის თემის საკრებულო	3 359	1 627	1 732		
	– ყვიბისი	1 771	865	906	ქართველი	96
	– ვარდგინეთი	247	112	135	ქართველი	98
	– ზანავი	280	127	153	ქართველი	99
	– კორტანეთი	396	201	195	ქართველი	97
	– რველი	665	322	343	ქართველი	98
11	ციხისჯვრის სოფლის საკრებულო	644	302	342	ბერძენი	65
	– ციხისჯვარი	644	302	342	ქართველი	27

სოფლად დემოგრაფიული მდგომარეობის დინამიკას იძლევა ქვემოთმოყვანილი ცხრილი.
ბორჯომის მუნიციპალიტეტის დასახლებები
(კადასტრის ნუმერაციის შესაბამისად, 2006 წლის მდგომარეობით)

კოდი	ტერიტორიული ორგანოს დასახელება			სოფლების დასახელება
6401	ახალდაბა	2377	609	ახალდაბა
6402	ყვიბისი	3359	937	ყვიბისი, კორტანეთი, ზანავი, ბეშეთი, ვარდგინეთი, რველი

6403	ქ. ბორჯომი	14445	4289	
6404	დვირი	2548	711	დვირი, ძვაბისხევი, ჩობისხევი, ჩითახევი, ლარები
6405	ტბა	1056	364	ტბა, ცენი, სადგერი, ლიბანი
6406	წაღვერი	1923	598	წაღვერი, დაბა, მზეთამზე, კინოთესუბანი
6407	გუჯარეთის ხეობა			სეზონურად დასახლებული ნასოფლარები: მაჭარწყალი, წინუბანი, გვერდისუბანი, ხვთისშობელი, ოდეთი, ლინტური, გუჯარეთი, წითელსოფელი
6408	ტაძრისი	1946	651	ტაძრისი, დგვარი, საკირე
6409	ციხისჯვარი	644	543	ციხისჯვარი
6410	ბაკურიანი	2668	661	ბაკურიანი, დიდი მიტარბი, პატარა მიტარბი, ანდეზიტი, თორი, პატარა ცემი
6411	ტაბაწყური	996	246	ტაბაწყური, მოლითი
6412	ბალანთა	460	115	ბალანთა, ჭიხარულა

რაც შეეხება მუნიციპალიტეტის ქალაქის ტიპის დასახლებებს, მათ ეს სტატუსი შემდეგ წლებში შეიძინეს:
ბორჯომი_ ქალაქი 1918 წლიდან (რაიონის ცენტრი 1921 წლიდან);
ახალდაბა _ დაბა 1965 წლიდან;
ბაკურიანი _ დაბა 1926 წლიდან;
ბაკურიანის ანდეზიტი _ დაბა 1956 წლიდან;
წაღვერი _ დაბა 1926 წლიდან.

ბორჯომის მუნიციპალიტეტის განსახლების სისტემას ცალსახად განაპირობებს ლანდშაფტის ისეთი სისტემამაფორმირებელი ელემენტები, როგორიცაა ტყით დაფარული მთის მასივები ფრაგმენტული პლატოებითურთ და ღრმა და ვიწრო ხეობები მდინარეების გაყოლებით. სწორედ ამ გეოგრაფიულ ელემენტებში, ძირითადად, თავს იყრის დასახლებები და ხაზოვანი საინჟინრო-საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა. ამიტომაც, ისტორიულად, აწინდელი ბორჯომის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე განსახლების სისტემა არსებობდა სამი ხეობის _ მტკვრის, სადგერისა (ბორჯომულას) და გუჯარეთის-წყლის სახით. ამგვარი, ისტორიულად ჩამოყალიბებული სტრუქტურა, ძირითადად, დღესაც წარმოადგენს განსახლებისა და გეგმარებით კარკასს, რომლის ძირითად ელემენტს მთავარი ღერძი წარმოადგენს.

ბორჯომის მუნიციპალიტეტის განსახლებისა და დაგეგმარების მთავარი ღერძი მიუყვება მდ. მტკვრის ხეობას, რომელზეც აკინძულია როგორც ქ. ბორჯომი და დაბა ახალდაბა, ისე მსხვილი სოფლები - კორტანეთი, ვარდგინეთი, ზანავი, რველი, ყვიბისი, ჩითახევი, ჭობისხევი, დვირი და ქვაბისხევი. მდ. მტკვრის შენაკადის - საკირულის ხეობაში განთავსებულია სოფლები ტაძრისი, საკირე და დგვარი, რომლებიც განსახლების მთავარ ღერძთან დაკავშირებულია დვირი-ტაძრისი საავტომობილო გზით. განსახლების მთავარ ღერძს მიუყვება ხაშური-ვალე სარკინიგზო ხაზი და საერთაშორისო მნიშვნელობის გზა ხაშური-ახალციხე.

განსახლების მეორეხარისხოვანი ღერძი მიემართება ქ. ბორჯომიდან დაბა წაღვერამდე, სადაც იყოფა ორი მიმართულებით. ერთი, უფრო მნიშვნელოვანი მიმართულება მიემართება დაბა ბაკურიანისკენ და, შემდგომ, ცხრაწყაროს უღელტეხილსა და ტაბაწყურის ტბისკენ და ახალქალაქისკენ; ის, ბაკურიანამდე, უზუნველყოფილია ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზითა და რეკონსტრუირებული საავტომობილო გზით. მეორე განშტოება მიუყვება გუჯარეთის-წყლის ხეობას, ნასოფლარ გუჯარეთამდე.

ბორჯომის მუნიციპალიტეტის განსახლების სისტემის დასახლებები განთავსებულია დიდ ჰიფსომეტრულ დიაპაზონში -ზღვის დონიდან 720 მეტრიდან (დაბა ახალდაბა) ვიდრე 2 050 მეტრამდე - სოფ. მოლითი. მოსახლეობის ძირითადი მასა თავმოყრილია 1000 მ სიმაღლემდე, სადაც არსებობს შედარებით ვაკე ადგილები, რომლებიც მოხერხებულია სამოსახლოდ და სამეურნეო საქმიანობისთვის.

ბორჯომის მუნიციპალიტეტის განსახლების სისტემას ახასიათებს მისი ერთი ნაწილის შედარებით იზოლირებულობა; ეს არის ტაბაწყურის ზონის სოფლები: ბალანთა, ჭიხარულა, მოლითი და ტაბაწყური. მიუხედავად ბორჯომი-ბაკურიანი-ახალქალაქი შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზის არსებობისა, ზამთრის პირობებში, მათთან კავშირი შეფერხებულია, ცხრაწყაროს უღელტეხილზე (2.458 მ ზღვის დონიდან) დიდთოვლობის გამო.

გასაგები მიზეზების გამო, ამ ზონის ბუნებრივ-გეოგრაფიული მიზიდულობა ახალქალაქისკენ შეიძლება გახდეს მსჯელობის საგანი, მაგრამ არა მარტო ბორჯომის მუნიციპალიტეტის ინტერესების გათვალისწინებით. ამ მხრივ საგულისხმოა, რომ ბორჯომის სახაზინო (რომანოვების) მამულის საზღვრები, თავის დროზე, ტაბაწყურის ტბას სწვდებოდა.

საქართველოს კანონი "მაღალმთიანი რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური და კულტურული განვითარების შესახებ" (1999 წ.) ადგენს იმ სოფლების ჩამონათვალს, რომლებზეც ვრცელდება კანონში გაწერილი სამართლებრივი ნორმები. ბორჯომის მუნიციპალიტეტში ამგვარი დასახლებებია (ზღვის დონიდან 1 500 მეტრს ზემოთ): დაბები - ბაკურიანი, ბაკურიანის ანდეზიტი, წაღვერი;

სოფლები - ბალანთა, გვერდისუბანი, გუჯარეთი, ვარდევანი, მაჭარწყალი, მიტარბი, მოლითი, საკირე, ტაბაწყური, ტაძრისი, ტბა, ღვთისმშობელი, ღინტური, ცემი, ციხისჯვარი, წითელსოფელი, წინუბანი, ჭიხარულა - სულ 21 დასახლება, ამათგან ამჟამად ზოგიერთი დაცლილია მოსახლეობისგან.

როგორც ითქვა, ისტორიულად, თანამედროვე ბორჯომის მუნიციპალიტეტის ტერიტორია, განსახლების თვალსაზრისით, განიხილებოდა როგორც სამი ხეობის ერთობლიობა (მტკვრის, გუჯარეთისწყლისა და სადგერის ხეობები). დღესაც, განსახლების ისტორიულად ჩამოყალიბებული სისტემა ინარჩუნებს ამ ხასიათს, თუმცა საკუთრივ დასახლებების არსებობა მეტად დინამიკურ ხასიათს ატარებს.

საბჭოთა პერიოდში ბორჯომის მუნიციპალიტეტის განსახლების სისტემაში გამოიყოფოდა დასახლებათა რამდენიმე კატეგორია:

მრავალფუნქციური ცენტრალური დასახლებები (ქ. ბორჯომი, დ. ახალდაბა, დ. ბაკურიანი და დ. წაღვერი);

აგრარული პროფილის მიკროზონების ქვეცენტრები (სოფლები: გუჯარეთი, დვირი, გვერდისუბანი, ტაბაწყური, ტაძრისი, ციხისჯვარი, ყვიბისი, ტბა); დანარჩენი სოფლები.

ამგვარი რანჟირება წარმოადგენდა 1970-ან წლებში საბჭოური ქალაქთმშენებლობითი დოქტრინის _ დასახლებათა ჯგუფური სისტემის (Групповая система населённых мест _ ГСНМ) ქვედა დონეს. როგორც ცნობილია, საქართველოს მთელი ტერიტორია დაყოფილი იყო ჯგუფური განსახლების ორ მსხვილ სისტემად -თბილისისა და ქუთაისისა, ორ საშუალო - სოხუმისა და ბათუმისა და სამ მცირედ _ ცხინვალის, თელავისა და ახალციხის. ეს უკანასკნელი 6 ადმინისტრაციული რაიონისაგან შედგებოდა - ასპინძის, ადიგენის, ახალქალაქის, ბოგდანოვკის (ამჟამად ნინოწმინდის) და ბორჯომის რაიონებიდან. ამდენად, ბორჯომის მუნიციპალიტეტის განსახლების სისტემა, ფუნქციურ-ტერიტორიული მოწყობისა და სოციალურ-კულტურული თუ საყოფაცხოვრებო მომსახურების თვალსაზრისით, გააზრებული იყო მთელი საქართველოს კონტექსტში.

ამჟამად, ბორჯომის მუნიციპალიტეტში 1 ქალაქი, 4 დაბა და 38 სოფელია, მაგრამ, წარსულში სოფლების რაოდენობა მეტი იყო. ვახუშტი ბატონიშვილი ითვლის 56 სოფელს, მათ შორის არის ნუა, ლიკანი, ყვიბისი, ციხისჯვარი, თორი, სერსემი (ცემი), წაღვერი, ახალდაბა, ფაფა, სადგერი (ქაშვეთი), კიმოთისმანი, ბაკურიანი, მიტარბი.

XVI საუკუნის ბოლოს თურქების მიერ შედგენილი "გურჯისტანის ვილაიეთის დიდ დავთარში", ბორჯომის ხეობაში, პეტრეს ლივას პეტრეს ნაჰიიეში მოხსენიებულია 37 სოფელი, ხოლო ამავე ლივას ქაშვეთის ნაჰიიეში _ 10 სოფელი, ანუ სულ 47 სოფელი. მათ შორის ნუა აღარ ფიგურირებს.

1794–1799 წლებში, საქართველოს მეფეების - ერეკლე II და გიორგი XII დავალებით, იოანე ბაგრატიონმა შეადგინა "ქართლ-კახეთის აღწერა". აღწერაში სოფლები ჩამოთვლილია გუჯარეთისა და სადგერის ხეობებში მდებარეობისა და, აგრეთვე, "ხეობის რაიცა სოფლები მიეწერება სამეფო, საავალიშვილო, სათავადო, სააზნაურო და ეკლესიისა" - სულ 51 სოფელი.

მკვლევარი სერგო მელიქიძე, 1973–1980 წლების საველე ექსპედიციებისა და ისტორიული მასალების კვლევის შედეგად, ადასტურებს ბორჯომის ხეობაში XVI საუკუნიდან 147 სოფლისა და ნასოფლარის არსებობას.

როგორც ითქვა, დღეს ბორჯომის ხეობაში, მისი ისტორიულ-გეოგრაფიული მნიშვნელობით, 38 სოფელია; ამათგან ერთი - სარმანიშვილისკარი - ადმინისტრაციულად ხაშურის მუნიციპალიტეტს მიეკუთვნება, ხოლო 4 სოფელი - გეოგრაფიულ ჯავახეთშია, ახალქალაქის მუნიციპალიტეტში (ბალანთა, ტაბაწყური, ჭიხარულა, მოლითი). ნაწილი ისტორიული სოფლებისა, ქ. ბორჯომში ინკორპორირების შედეგად, მისი ნაწილები (უბნები) გახდა (ვაშლოვანი, ლიკანი, ეშმაკთუბანი, ფაფა).

ეროვნული კარკასი

საქართველოს პერსპექტიული ერთიანი სივრცით-გეგმარებითი სურათი წარმოდგენილია მთავარი მაკრო-ეკონომიკური კარკასით, კერძოდ კი მაგისტრალური საკომუნიკაციო არტერიების რეგულარული ქსელით - ე.წ. ჰორიზონტალური და ვერტიკალური მაგისტრალური ღერძებით.

ბორჯომის მუნიციპალიტეტი და ბაკურიანი განლაგებულია სამხრეთის ტრანსნაციონალური განედური (რომელიც აკავშირებს სარფს-ვალესთან, კარწახთან და წითელ ხიდთან) და ცენტრალური ტრანსნაციონალური გრძედული (როკი-კარწახი) ღერძების გადაკვეთაზე და ერთობლიობაში წარმოადგენს მაკროეკონომიკურ კვანძს.

ეროვნული სივრცით-ფუნქციური ერთეულები

აღნიშნული ღერძების კვანძი დახუნძლულია ბორჯომ-ხარაგაულისა და ტაბაწყურის დაცული ტერიტორიების სისტემით, ბორჯომის ხეობის ისტორიულ-კულტურული კლასტერით, ე.წ. "BP"-ის მსხვილი ენერგო-დერეფანითა და ბაკურიანის სარეკრეაციოა ზონით.

მუნიციპალური გარემო

სამხარეო მოწყობის მოზაიკაში ბორჯომის მუნიციპალიტეტი განსაკუთრებული მიზიდულობის ხასიათს ატარებს, რომელიც წარმოდგენილი იქნება პოლიფუნქციური ეკონომიკით ტურისტულ-სარეკრეაციო და სპორტული მიმართულების დომინრებით და ამ ყველაფის ერთ-ერთ მთავარ მიზიდულობის ცენტრს წარმოადგენს ბაკურიანი.

ბაკურინი, ქალაქ ბორჯომთან ერთად, წაროდგენილი იქნება ეროვნული დონის სივრცითი კარკასში რეგიონის უმნიშვნელოვანესი მაკრო-ეკონომიკური მიზიდულების ცენტრის სახით;

აქ შეიქმნება მატერიალური დოვლათი, გაიყიდება სერვისები, გაუმჯობესდება ადგილობრივი მოსახლეობის ცხოვრების დონე და მდგრადად განვითარდება მუნიციპალური და დაბის სივრცეები.

1.2.2 განმარტებითი ბარათი. ისტორიული განვითარების მიმოხილვა

XIX საუკუნეში, ბორჯომის მინერალური წყალი, თავისი უნიკალური სამკურნალო თვისებების გამო ყურადღების ცენტრში მოექცა, რამაც ბორჯომის ხეობის მიმართ დიდი ინტერესი გამოიწვია. 1871 წელს ბორჯომის ხეობა რუსეთის მეფე ალექსანდრე II თავის ძმას, მიხაილ რომანოვს უბოძა, რომლის მმართველობის დროს ხეობის განვითარებაში მნიშვნელოვანი გარდატეხა მოხდა. ხეობაში მოიზიდეს ინვესტიციები, აშენდა მინერალური წყლის ჩამოსასხმელი საწარმო, დასასვენებელი სახლები და რკინიგზა, რომანოვის მმართველობის დროს (1898-1901) გაიყვანეს ბორჯომ-ბაკურიანის ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზაც.

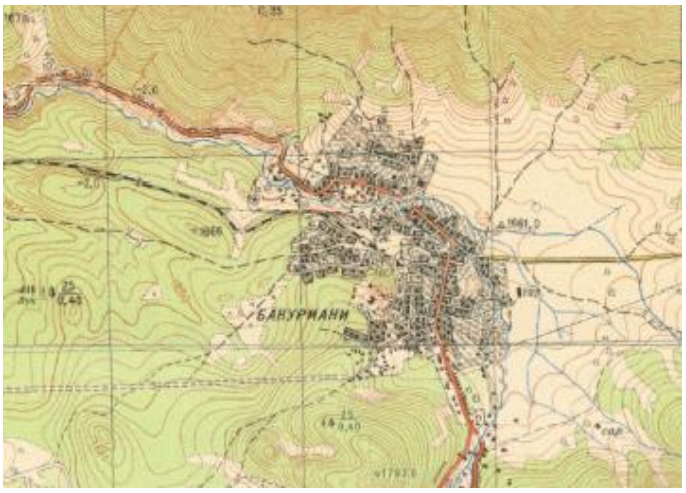
სწორედ ის, „გუგული ("კუკუშკა") მატარებლის" სახელით ცნობილი რკინიგზა, ბაკურიანის ახალი ცხოვრების დასაწყისის ძირითადი მიზეზი ხდება.

ბაკურიანში რკინიგზის არსებობამ, 1902-1910 წლებში, კოხტაგორის ფერდზე, მაღალმთის ბოტანიკური ბაღის შენება გააადვილა. ბოტანიკური ბაღის შენება და მისი ხელმძღვანელი კოზლოვსკი აქ ჩამოსული დამწყები მოთხილამურეების ხელშემწყობნი ხდებიან.

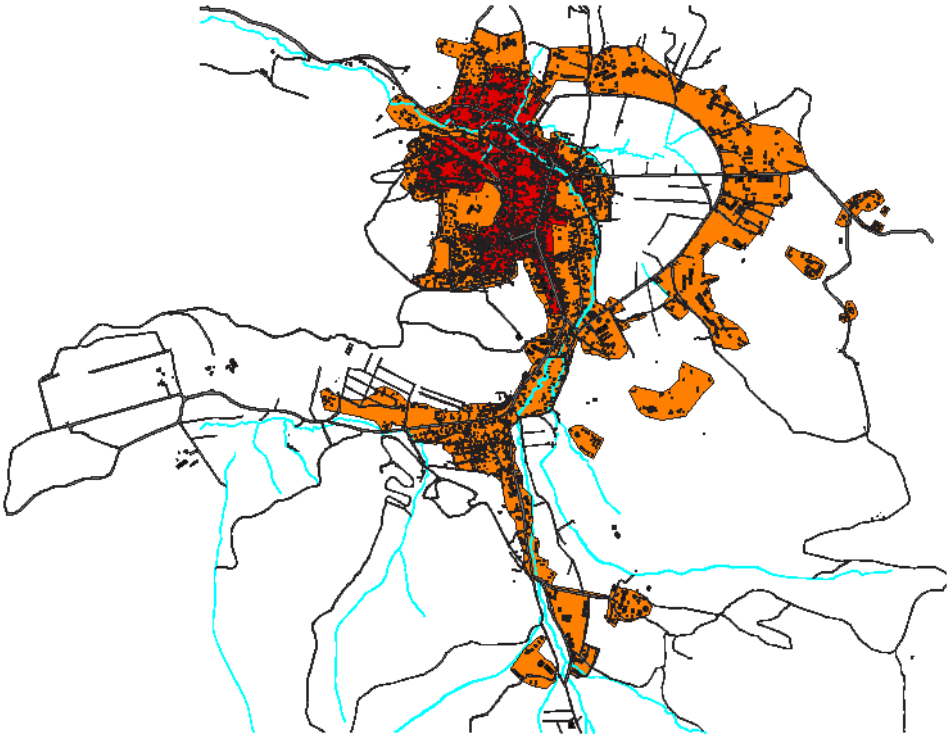
ევროპაში სათხილამურო სპორტის ბუმი იყო და საქართველოში ახალჩამოსული გიორგი ნიკოლაძე, თავის მეგობრებთან ერთად სათხილამურო სპორტის პოპულარიზაციაზე ოცნებას იწყებს. იგი პირველია, რომელსაც ბაკურიანში პირველი ქართველი მოთხილამურეები ჩამოჰყავს.

1935 წელი ბაკურიანის, როგორც სათხილამურო ცენტრის, დაბადების წელია. იანვრის დასაწყისში აქ უკვე ხალხმრავლობაა. ჩამოვიდნენ ამიერკავკასიის ინდუსტრიული ინსტიტუტის სტუდენტები, რომლებიც გაერთიანებულნი იყვნენ ინსტიტუტის სათხილამურო სექციაში. ინსტიტუტის თავკაცის, ბოჯგუას ხელშეწყობით, სტუდენტების საწრთვნელი შეკრებები ბაკურიანში ტრადიციად ქცეულა. ამ პერიოდში ბაკურიანში ჩამოდიან თბილისის სამედიცინო ინსტიტუტისა და სახელმწიფო უნივერსიტეტის წარგზავნილებიც.
1935 წლის 6 იანვარს საზეიმო ვითარებაში გაიხსნა სამთო-სათხილამურო სკოლა და ფიზკულტურის სახლი. ამავე წელს ჩამოყალიბდა ამიერკავკასიის ნაკრებიც. რუსი მოთხილამურეები ბაკურიანის ჰავითა და მრავალფეროვნებით მოიხიბლნენ. მათ ბაკურიანს "საბჭოთა სათხილამურო სპორტის დედაქალაქი" შეარქვეს. ამავე პერიოდის პრესაში უწოდეს მას "საბჭოთა დავოსიც".
1950 წელს აქ აშენდა ჯერ 45, ხოლო შემდეგ – 75 მეტრიანი ტრამპლინი.
1954 წელს ბაკურიანში დაიდგა საბჭოთა კავშირში პირველი საბუქსირო გზა. ამ წლამდე კოხტაგორის წვერზე მოთხილამურენი ფეხით ადიოდნენ და ტრასასაც ფეხით ტკეპნიდნენ.
1960 წელს დასრულდა ბაკურიანის ელექტრიფიცირება.

1.2.3 განმარტებითი ბარათი. ისტორიული რუკა



1.2.4 განმარტებითი ბარათი. განაშენიანების საზღვრების რუკა



ისტორიული განაშენიანების საზღვარი

დღევანდელი განაშენიანების საზღვარი

1.2.5 განმარტებითი ბარათი. ბუნებრივ–კლიმატური პირობები

ბაკურიანის გენერალური გეგმის პრობლემატიკა განიხილება "დიდი ბაკურიანის" ფარგლებში, რომლის საზღვრები გადის: სამხრეთიდან–თრიალეთის ქედზე, უმაღლესი მწვერვალი – კარა–კაია (2 850 მ); აღმოსავლეთიდან – მიტარბის სერზე; დასავლეთიდან – კოდიანის მთაზე; ჩრდილო საზღვარი გადის ბაკურიანისწყლისა და გუჯარეთისწყლის წყალგამყოფზე და ციხისჯვრის დაბლობზე.

ოროგრაფია

ბაკურიანი მდებარეობს ვულკანურ პლატოზე, ზღვის დონიდან 1650–1750 მეტრის სიმაღლეზე, მდ. ბაკურიანისწყლის (ბაკურიანულას) გაშლილ ხეობაში. მისი რელიეფის ხასიათი განპირობებული იყო ვულკანური აქტიურობით.

ბაკურიანის სიახლოვეს გადის მიწის ქერქის ვულკანური წყვეტილი ხაზი ტაბაწყურის ტბასთან მდებარე თავკვეთილის ძველი ვულკანიდან (2582 მ), თრიალეთისა და გორის დაბლობების გავლით ყაზბეგის ვულკანამდე. სამხრეთის მიმართულებით ეს ხაზი არარატის ძველ ვულკანამდე აღწევს. ამ ხაზის დასავლეთით არსებობს მეორე ნაპრალი, რომელიც არსიანის ყოფილი ვულკანიდან იალბუზამდე მიემართება. ამ ორ ნაპრალს შორის არსებული სივრცე წარმოადგენს მნიშვნელოვან ვულკანურ ზონას.

ბაკურიანის შემომფარგლავი მთების საშუალო სიმაღლე – 2500 მეტრია ზღვის დონიდან; მათი ჩრდილო კალთები უფრო დამრეცია, ვიდრე სამხრეთისა. ამ ადგილების რელიეფის წარმოშობას მკვლევარები უკავშირებენ ძველი ვულკანების ამონთხევასთან, რის შედეგად ვულკანურმა ლავამ ჩამოაყალიბა ახლანდელი რელიეფი. ძველი ხეობების ნაცვლად შეიქმნა წყლის ახალი კალაპოტები და, მათი ლავით გადაკეტვის ადგილებში – ტბები. სწორედ ერთ-ერთი ასეთი ტბის ფსკერს დღეს წარმოადგენს ბაკურიანის ტაფობი.

უკანასკნელ ვულკანურ ამონთხევამდე, არსებობდა ძველი მდინარე, რომელიც სათავეს იღებდა თრიალეთის ქედიდან, ბაკურიანსა და ციხისჯვარს შორის. ამოფრქვევის მთავარი ადგილი მდებარეიობდა ბაკურიანიდან სამხრეთ დასავლეთით, 1 კმ დაშორებით, ახლანდელი დაბის პარკის ზემოთ. ამ ვულკანის კონუსი და კრატერის ნაწილი დღემდეა შემორჩენილი. ძირითადი ლავის ნაკადი წარმოშობილი იყო კრატერით, რომელიც მოქმედებდა დღევანდელი ბაკურიანის ბოტანიკური ბაღის ტერიტორიაზე. ამ ვულკანის კონუსი ამაღლებულია 125 მეტრით, მისი დიამეტრი 200 მეტრს აღწევს, სიღრმე – 50 მეტრს. შემორჩენილია კრატერის სამი მხარე.

მცენარეულობა

ბაკურიანსა და მის მიდამოებში ტყეები გავრცელებულია ზღვის დონიდან 2000–2,200 მეტრის სიმაღლეზე; ამის ზემოთ მდებარეობს სუბალპური და ალპური ზონები. ფლორა წარმოდგენელია მრავალფეროვანი მცენარეებით. მათ შორის ტყისწარმომქმნელია აღმოსავლეთის ნაძვი, აღმოსავლეთის წიფელი, ნაძვი, მუხა, სოჭი, აგრეთვე რცხილა, წაბლი, არყის ხე და სხვა. ტყის რესურსების დაცვასა და ექსლუატაციას ახორციელებს ბაკურიანის სატყეო მეურნეობა.

ფაუნა ზონისთვის დამახასიათებელია ციყვი, გარეული კატა, ირემი, შველი, გარეული თხა, დათვი, ფოცხვერი, მგელი, ტურა, მთის მელა, მაჩვი და სხვა.

ფრინველთა სამყაროს წარმოადგენს ყვავი, ჭკა, კაჭკაჭი, ჩხიკვი, შოშია, მოლაღური, სტვენია, კოდალა და სხვა. იხტიოფაუნას წარმოადგენს კალმახი, ხრამული და თევზის ზოგიერთი სხვა ჯიში. თითქმის არ არის ქვეწარმავლები და მავნე მწერები; ტყეებს დიდ ზიანს აყენებს ლაფნიჭამია.

ბოლო დროს, ანთროპოგენურმა საქმიანობამ ბორჯომოს ხეობაში , კერძოდ, “დიდი ბაკურიანის” ზონაში, ფლორასა და ფაუნას დიდი ზიანი მიაყენა.

სასარგებლო წიაღისეული

ბაკურიანის მიდამოებში ცნობილია ანდეზიტის საბადოები, რომლებიც განლაგებულია ბაკურიანის ანდეზიტთან (მარაგი – 2.500 ათასი $მ^3$), საკოჭაოსთან (მარაგი – 600 ათასი $მ^3$) და დაბასთან. ვულკანური წარმოშობის ეს მასალა, რომელსაც სახელი ეწოდა ანდეზის მთების მიხედვით, გამოიყენება საშენ მასალად და მჟავაგამძლე ტექნოლოგიებში. მოქმედებდა ანდეზიტის კარიერი, საფქვავი და სახერხი საამქროები. აქვე არსებობდა გარკვეული ინფრასტრუქტურა:

დაწყებითი სკოლა, კლუბი, ბიბლიოთეკა, სამედიცინო პუნქტი, კავშირგაბმულობის განყოფილება. ამჟამად წარმოება პრაქტიკულად არ მუშაობს.

ბაკურიანის ანდეზიტის მიდამოებში არის სამკურნალო მინერალური წყაროები.

ვულკანური წარმოშობის ბაზალტები სხვადასხვა ფერისა და თვისებებისაა. ზოგიერთი მათგანი გამოიყენებოდა ბორჯომის მინერალური წყლის ბოთლების წარმოებისა და საგზაო მშენებლობაში.

კლიმატური პირობები

ბაკურიანის ჰავა ზღვის ნოტიოდან ზომიერად ნოტიო კონტინენტურისკენ გარდამავალია. ზამთარი ცივია და თოვლიანი; ზაფხული – ხანგრძლივი. საშუალო წლიური ტემპერატურა 4,30 C; იანვრისა – 7,20 C, აგვისტოსი 20 C-მდე;

ნალექების რაოდენობა 734 მმ წელიწადში, ნალექიანი დღეების რაოდენობა წელიწადში – 145 მდე. თოვლის საფარი (64 სმ) დევს დეკემბრის დასაწყისიდან მარტის ბოლომდე.
გაბატონებული ქარები სამხრეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებისაა.
ძირითადი სამკურნალო ფაქტორებია: მთის ჰავა, მზის ხანგრძლივი ნათება (2,052 სთ წელიწადში) და ულტრაიისფერი სხივების მაღალი რადიაცია.
სამედიცინო ჩვენებები: ლიმფადენიტი, სასუნთქ ორგანოთა ქრონიკული არატუბერკულოზური დაავადებანი, სისხლნაკლებობა.
"დიდი ბაკურიანის" შემადგენელი ნაწილები ხასიათდება საკმაოდ განსვავებული მიკროკლიმატური პირობებით. რომ არაფერი ითქვას სხვადასხვა დასახლებების (ბაკურიანი, ბაკურიანის ანდეზიტი, ჯიხისჯვარი, დიდი მიტარბი) მიკროკლიმატზე, საკუთრივ ბაკურიანის შემოგარენიც ამ თვალსაზრისით საკმაოდ განსხვავებულ სურათს იძლევა. მაგალითისთვის მოგვყავს ბაკურიანისა და "დიდველის" ტერიტორიის ტემპერატურის, ტენიანობისა და ქარის შედარებითი მონაცემები (ცხრილი 1).
პირობის შედარებითი მონაცემები (დაკვირვების პერიოდი – 9–23 თებერვალი)

ადგილი, დრო	ტემპერატურა			ტენიანობა			ქარი (ზოგადი ტენდენციები)	
დაბა ბაკურიანი	მინ.	მაქს.	საშ.	მინ.	მაქს.	საშ.	მიმართულება	სიძლიერე
9^{00} სთ	-19,7	10,8	-4,7	31	100	80	W	1,6
12^{00} სთ	-14,3	14,8	-2,4	31	100	65	W	2,3
15^{00} სთ	-14,4	15,8	-0,2	28	100	66	W	2,2
18^{00} სთ	-16,9	12,6	-3,2	31	100	75	W	1,8
21^{00} სთ	-20,7	10,0	-5,7	43	100	83	E	1,5
„დიდველი"								
9^{00} სთ	-38	-4	-14	30	100	75	W	6,5
12^{00} სთ	-33	1	-9	27	100	70	W	7,0
15^{00} სთ	-31	3	-8	26	100	67	W	8,0
18^{00} სთ	-34	0	-10	29	100	71	W	7,5
21^{00} სთ	-36	-2	-12	38	100	74	W	7,0

წყარო: საქართველოს ჰიდრომეტეოროლოგიისა და გარემოს მონიტორინგის სამსახური, 2005 წ.

ცხრილი 2

დაბა ბაკურიანისა და „დიდველის" ტერიტორიის ნალექების, ნისლისა და თოვლის საფარის შედარებითი მდგომარეობა

ადგილი	ნალექიანი დღეების რაოდენობა		ნისლიანი დღეების რაოდენობა	თოვლის საფარის სისქე (სმ) 7-23 თებერვლის პერიოდში		
	წლიური	7-23 თებერვლის პერიოდში		მინ.	მაქს.	საშ.
დაბა ბაკურიანი	172,9	7	2	15	133	56
„დიდველი"	185	9	9	15	133	56

წყარო: საქართველოს ჰიდრომეტეოროლოგიისა და გარემოს მონიტორინგის სამსახური, 2005 წ.

მდინარე **ბაკურიანისწყალი** სათავეს იღებს თრიალეთის ქედის ჩრდილოეთ ფერდობზე მთა საყველოსმთის (2806,4 მ) ჩრდილო-დასავლეთ ფერდობზე 2760 მეტრის სიმაღლეზე და ერთვის მდ. გუჯარეთისწყალს მარცხენა მხრიდან სოფ. ცემის აღმოსავლეთით 0,5 კმ-ში 1020 მეტრის სიმაღლეზე. მდინარის მთლიანი სიგრძე 18,5 კმ, საერთო ვარდნა 1740 მ, საშუალო ქანობი 94,0 %, წყალშემკრები ავზის ფართობი კი 42,2 კმ^2-ია.
მდინარეს პირველი რიგის შენაკადები, ანუ შენაკადები რომლებიც უშუალოდ ერთვიან მდ. ბაკურიანისწყალს, გააჩნია მხოლოდ თრიალეთის ქედის ჩრდილოეთ ფერდობზე, დაბა ბაკურიანამდე. 11 შენაკადის ჯამური სიგრძე კი 28,1 კმ-ია. დაბა ბაკურიანის ქვემოთ მდინარეს ერთვის მხოლოდ რამდენიმე უმნიშვნელო შენაკადი და მშრალი ხევი.
დაბა ბაკურიანის ფარგლებში, წრიული გზის ჩრდილოეთ დაბოლოების კვეთში, 1650 მეტრ ნიშნულამდე, მდ. ბაკურიანისწყლის სიგრძე 7,60 კმ, საერთო ვარდნა 1110 მეტრი, საშუალო ქანობი 146,0 %, წყალშემკრები აუზის

ფართობი კი 23,1 კმ^2-ია. აღნიშნულ კვეთამდე, როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული, მდინარეს ერთვის 11 ძირითადი შენაკადი ჯამური სიგრძით 28,1 კმ. აღნიშნული შენაკადების გარდა მდინარეს უერთდება მრავალი მშრალი ხევი, რომელთაგან 8 კვეთს წრიულ გზას.

მდინარის წყალშემკრები აუზი მდებარეობს თრიალეთის ქედის ჩრდილოეთ ფერდობზე, მდ. ბორჯომულასა და მდ. მიტარბის აუზებს შორის. მისი წყალგამყოფის ნიშნულები იცვლება 1670 მეტრიდან 2806 მეტრამდე. სათავიდან 1800 მეტრამდე მდინარის აუზი ძლიერ დანაწევრებულია შენაკადების და მშრალი ხევების ხეობებით. ამ მონაკვეთზე მდინარის ხეობა ციცაბო ფერდობებით და მაღალი ქანობებით ხასიათდება. 1800 მეტრიდან ქვემოთ მდინარის ხეობა გადის ბაკურიანის ქვაბულში, სადაც მისი ქანობები მკვეთრად ეცემა. ბაკურიანის ქვაბულის ქვემოთ, დაახლოებით 1500 მეტრიდან, მდინარის კალაპოტი გადის ვიწრო, კანიონისებურ ხეობაში, რომელიც გრძელდება სოფ. ცემამდე. სოფელ ცემის ქვემოთ შესართავამდე მდინარის ხეობას ყუთისმაგვარი ფორმა გააჩნია. მდინარის კალაპოტი ზომიერად კლაკნილი და ძირითადად დაუტოტავია.

მდინარის აუზის გეოლოგია წარმოდგენილია ახალგაზრდა ვულკანური ქანებით, კერძოდ ანდეზიტებით და ბაზალტებით. ძირითადი ქანები გადაფარულია მთა-მდელოს თიხნარი შემადგენლობის ნიადაგებით. 2000 მეტრზე ზევით გავრცელებულია ალპური და სუბალპური მცენარეულობა, ქვემოთ კი შერეული ტყე. მდინარის აუზის დაახლოებით 60% დაფარულია ტყით.

მდინარე საზრდოობს თოვლის, წვიმისა და გრუნტის წყლებით. მისი წყლიანობის რეჟიმი ხასიათდება სეზონური თოვლის დნობით გამოწვეული გაზაფხულის წყალდიდობით, შემოდგომის წვიმებით გამოწვეული წყალმოვარდნებით, ზაფხულის არამდგრადი და ზამთრის შედარებით მდგრადი წყალმცირობით. ცალკეულ წლებში, გაზაფხულის წყალდიდობისა და წვიმებით გამოწვეული წყალმოვარდნების თანხვედრისას მოსალოდნელია იშვიათი განმეორებადობის მაქსიმალური ხარჯების გავლა.

მდინარე ბაკურიანისწყალი ჰიდროლოგიური თვალსაზრისით შეუსწავლელია. ამიტომ, წრიული გზის ჩრდილოეთ დაბოლოების კვეთში, 1650 მეტრ ნიშნულზე, მისი საშუალო წლიური და მინიმალური ხარჯები დადგენილია ანალოგის მეთოდით, მაქსიმალური ხარჯები კი გაანგარიშებულია ჰიდროლოგიის პრაქტიკაში მიღებული ემპირიული ფორმულით.

ქვემოთ, ცხრილების ხაზით მოცემულია მდ. ბაკურიანისწყლის საშუალო წლიური ხარჯების შიდაწლიური განაწილება სხვადასხვა წყლიანობის წლისთვის, ასევე მაქსიმალური და მინიმალური ხარჯები.

მდინარე ბაკურიანისწყლის საშუალო წლიური ხარჯების (მ^3/წმ)
შიდაწლიური განაწილება სხვადასხვა წყლიანობის წლისათვის (1650 მ).

P%	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	წელი
25% საშუალოდ უხვწყლიანი	0.19	0.21	0.45	1.50	1.73	1.21	0.60	0.35	0.30	0.35	0.36	0.31	0.63
50% საშუალოდ წყლიანი	0.16	0.18	0.38	1.27	1.46	1.02	0.50	0.29	0.25	0.29	0.30	0.26	0.53
75% საშუალოდ მცირეწყლიანი	0.13	0.15	0.32	1.05	1.21	0.85	0.42	0.24	0.21	0.24	0.25	0.21	0.44

მდინარე ბაკურიანისწყლის სხვადასხვა განმეორებადობის წყლის
მაქსიმალური ხარჯები მ^3/წმ-ში (1650 მ).

P% უზრუნველყოფა	0.1	0.5	1	2	5	10	20
t განმეორებადობა წლებში	1000	200	100	50	20	10	5
Q მ^3/წმ-ში	105	81.0	67.5	52.0	36.5	28.0	21.5

მდინარე ბაკურიანისწყლის სხვადასხვა უზრუნველყოფის წყლის
მინიმალური ხარჯები მ^3/წმ-ში (1650 მ).

P% უზრუნველყოფა	75	80	85	90	95	97	99
Q მ^3/წმ-ში	0.055	0.049	0.042	0.036	0.026	0.020	0.013

ფუნქციური ზონირება:

1. მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმით განსაზღვრულია შემდეგი კონკრეტული ფუნქციური ზონები: სზ-3 (საცხოვრებელი ზონა-3)
სზ-5 (საცხოვრებელი ზონა-5)
რზ' (სარეკრეაციო ზონა')
ტზ-1 (სატრანსპორტო ზონა 1)
სოფზ' (სასოფლო-სამეურნეო ზონა')
სპეცზ' (სპეციალური ზონა')
ს-1 (სამრეწველო ზონა)
აღსანიშნავია, რომ თვისობრივად ბაკურიანის ტერიტორიები დაყოფილია უფრო მეტ ზონად და სასურველია შესაბამისად მეტი ფუნქციური ზონის არსებობა, როგორც სხვადასხვა ტიპის საცხოვრებელი ზონების, ასევე საზოგადოებრივ საქმიანი და სხვა.
სზ-3 (საცხოვრებელი ზონა-3)

კ1-0.5
კ2-1.3
კ3-0.2

მაქსიმალური სიმაღლე - 16.5 მ
აღნიშნული ზონა ძირითად შემთხვევებში მინიჭებული აქვს ბაკურიანის ისტორიულ ნაწილს, სადაც უკვე ჩამოყალიბებულია განაშენიანება. აღნიშნული განაშენიანება გამოირჩევა როგორც დაბალსართულიანობით, ასევე კ1 და კ2 დაბალი კოეფიციენტით. შესაბამისად სასურველია აღნიშნული ტერიტორიებისათვის ისეთი ქალაქმშენებლობითი კოეფიციენტების მინიჭება, როგორიც სახასიათო იქნება არსებული განაშენიანებისათვის. ასევე შესაბამისი მაქსიმალური სიმაღლის დაწესება, რაც ხელს შეუწყობს ბაკურიანის ცენტრალურ ნაწილში ჩამოყალიბებული მასშტაბისა და განაშენიანების ხასიათის შენარჩუნებას.
სზ-5 (საცხოვრებელი ზონა-5)
კ1-0.5
კ2-1.8
კ3-0.1
მაქსიმალური სიმაღლე - 16.5 მ
აღნიშნული ზონა მინიჭებული აქვს ყველა იმ დანარჩენ ტერიტორიებს, რომლებზეც გათვალისწინებულია სამშენებლო განვითარება. ამ ზონაში მოხვედრილი ტერიტორიები მვეთრად განსხვავდება ერთმანეთისაგან თვისობრივად, რის გამოც აუცილებელია ამ განსხვავებული ტერიტორიებისათვის სხვადასხვა კონკრეტული ფუნქციური ზონების მინიჭება. არსებული მდგომარეობით კ1-კოეფიციენტი ნაკლებია დადგენილზე, ხოლო დადგენილი კ3 კოეფიციენტი ძალზედ დაბალია საკურორტო ზონისათვის.
რზ' (სარეკრეაციო ზონა')
სარეკრეაციო ზონა მინიჭებული აქვს მხოლოდ 4 ტერიტორიას:

- ბოტანიკური ბაღის ტერიტორია
- წრიულის შიდა ტერიტორია
- პარკის ტერიტორია
- ე.წ. IV სამმართველოს ტერიტორია

სასურველია ასევე სხვა ტერიტორიებს მიენიჭოს სარეკრეაციო ზონა. მაგალითად მდინარისპირა ტერიტორიებს, ე.წ. „ამირანი"-ს პარკის ტერიტორიას, ახალი ასათვისებელი ტერიტორიების გარკვეულ ნაწილებს და სხვა.
ასევე აუცილებელია სატყეო ტერიტორიებს მიენიჭოს ლანდშაფტურ-სარეკრეაციო ზონა, რათა თავიდან იქნეს აცილებული მათი სამშენებლოდ განვითარების შესაძლებლობა.
ტზ-1 (სატრანსპორტო ზონა 1)
სატრანსპორტო ზონა-1 აქვს მინიჭებული ყველა არსებულ გზას, თუმცა არ აქვს მინიჭებული მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმით განსაზღვრულ საპროექტო გზებს. ასევე არ არის ცალკე გამოყოფილი საფეხმავლო გზები და ქუჩები, ველო ბილიკები და სხვა. ყოფილ სარბოლო სათხილამურო მარშრუტს ასევე მინიჭებული აქვს სატრანსპორტო ზონა 1.
სასურველია ასევე გამოყოფილი იქნას ადგილები ავტოსადგომებისათვის.
სოფზ' (სასოფლო-სამეურნეო ზონა')

სასოფლო-სამეურნეო ზონა ავტომატურად აქვს მინიჭებული ისეთ ზონებს, რომლებიც არ ყვება საცხოვრებელი ზონების ფარგლებში და ასევე რჩება სატყეო ზონებს მიღმა. მათ შორის სამთო სასრიალო ტრასებს, არსებული ნაგავსაყრელის და საკანალიზაციე გამწმენდ ნაგებობას, ასევე დიდველის გარკვეულ ტერიტორიას, რომელიც ვითარდება საცხოვრებელი ფუნქციით. შესაბამისად გადასახედია ამ ზონების ადგილმდებარეობის მიზანშეწონილობა.

ს-1 (სამრეწველო ზონა 1)

სპეციალური ზონა აქვს მინიჭებული ერთ კონკრეტულ ტერიტორიას, რომელიც მდებარეობს საცხოვრებელი ზონით შემოსაზღვრულ ტერიტორიაზე, და გაუგებარია მისი ამ კონკრეტულ ადგილას მდებარეობის მიზეზი.

2. მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმისა და განაშენიანების რეგულირების გეგმების შეუსაბამობა

2.1 მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმით არ არის განსაზღვრული სსზ-2, როცა დიდველისა და კოხტას გრგ-ში არის ესეთი ზონა და მისი კოეფიციენტებია კ1-0.7, კ2-5.0, კ3-0.1, მაქსიმალური სიმაღლე 16,5 მ საკურორტო ზონისათვის ძალიან მაღალია კ1-0.7 და კ2-5.0 კოეფიციენტი, ისევე როგორც დაბალია კ3-0.1 კოეფიციენტი. აღნიშნული კოეფიციენტების ათვისების შემთხვევაში, შენობას ფაქტიურად არ რჩება ეზო.

მაქსიმალური კ1 კოეფიციენტის და მაქსიმალური სიმაღლის ათვისების შემთხვევაში კ2 კოეფიციენტი შეიძლება გამოვიდეს 3,5 და გაუგებარია კ2-5.0 კოეფიციენტის არსებობის შესაძლებლობა როცა მისი ათვისება პრაქტიკულად შეუძლებელია.

2.2 მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმით გარკვეულ ტერიტორიებს რომლებსაც მინიჭებული ჰქონდა სასოფლო სამეურნეო ზონა, გრგ-თი მიენიჭა ლანდშაფტურ სარეკრეაციო ზონა ან საცხოვრებელი ზონები, ხოლო მდინარის გასწვრივ მდებარე საცხოვრებელ ზონებს მიენიჭა სარეკრეაციო ზონა, რაც გამართლებულია, თუმცა არ მოდის შესაბამისობაში მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმასთან.

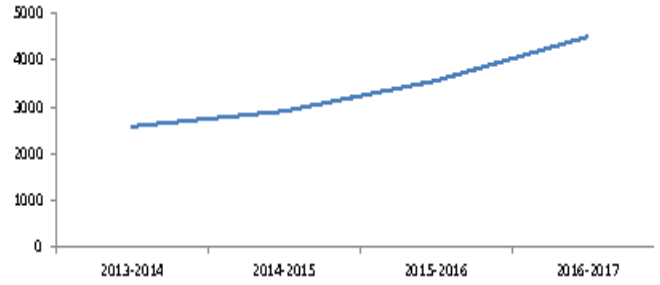
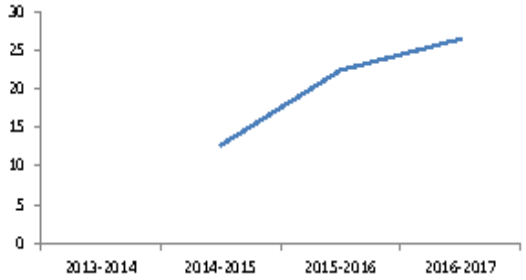
ხედვა და არქიტექტურულ-გეგმარებითი წინადადებები.

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის ტექსტურ ნაწილში დეტალურად არის მიმოხილული ბაკურიანის არსებული მდგომარეობა, თუმცა ხედვის ნაწილი საკმაოდ მწირედ არის ნახსენები, ხოლო გრაფიკულ ნაწილში პრაქტიკულად არ არის ასახული ტექსტურ ნაწილში ნახსენები აქცენტები და წინადადებები.

1.2.7 განმარტებითი ბარათი.
საწოლი ადგილების ზრდის დინამიკა ბაკურიანში

ელ.მომარაგების დინამიკა

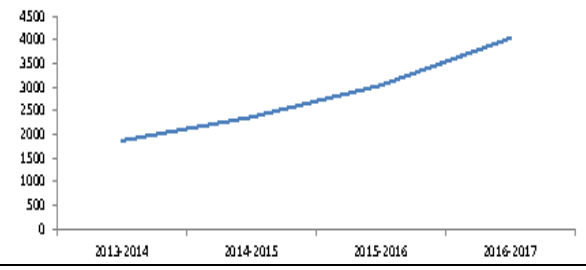
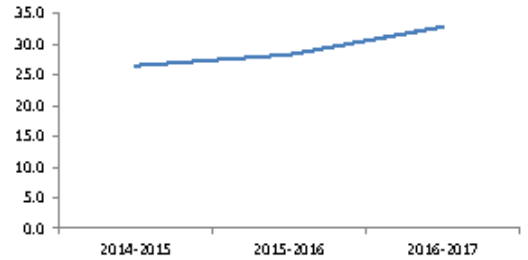
რიცხვითი	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017
	2580	2907	3557	4496
%	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017
		12.7	22.4	26.4

რიცხვითი მაჩვენებლის დინამიკა	პროცენტული მაჩვენებლის დინამიკა
	

ბუნებრივი აირით მომარაგების დინამიკა

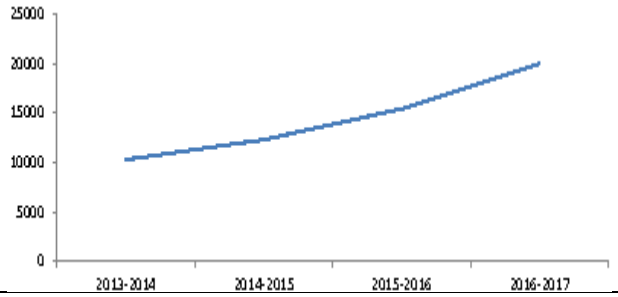
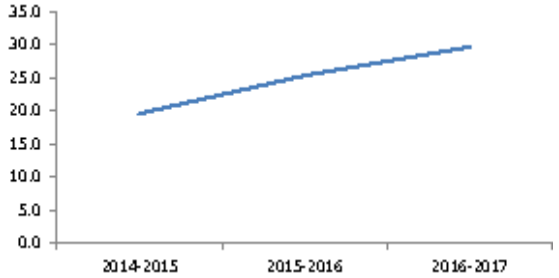
რიცხვითი	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017
	1837	2227	8731	4027
%	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017

		26.5	28.3	32.9

რიცხვითი მაჩვენებლის დინამიკა	პროცენტული მაჩვენებლის დინამიკა
	

საწოლი ადგილების რაოდენობის ზრდის დინამიკა

რიცხვითი	**2013-2014**	**2014-2015**	**2015-2016**	**2016-2017**
	70292.52837	72309.2227	75428.58734	20000
%	**2013-2014**	**2014-2015**	**2015-2016**	**2016-2017**
		79.6	**25.3**	**29.6**

რიცხვითი მაჩვენებლის დინამიკა	პროცენტული მაჩვენებლის დინამიკა
	

1.2.8 განმარტებითი ბარათი. სპორტული ინფრასტრუქტურა

ზაფხულის და ზამთრის სეზონზე ბაკურიანი გამოირჩევა ტურისტების სიმრავლით. თუმცა გამომდინარე იქიდან, რომ იგეგმება ბაკურიანის 4 სეზონის ტურისტული კურორტად განვითარება, შემოდგომისა და გაზაფხულის სეზონებისათვის, ერთ-ერთ ძირითად ტურიზმად მოიაზრება სწორედ სპორტული ტურიზმის განვითარება.

მნიშვნელოვანია ის გარემოებაც, რომ საბჭოთა პერიოდში ბაკურიანს გააჩნდა სპორტული ტურიზმის ტრადიცია, რაც სამწუხაროდ მივიწყებულ იქნა სასპორტო ინფრასტრუქტურის მოშლის გამო.

ასევე გასათვალისწინებელია, რომ ზამთრის სეზონზე, სათხილამურო ტრასებს ექნება ტურისტების მხოლოდ 25%-ის მომსახურების რესურსი, რის გამოც შესაქმნელია გართობისა და დასვენების ალტერნატიული საშუალებები, რომელთა გარკვეული ნაწილი იქნება სწორედ სპორტული ობიექტები.

გენერალური გეგმის მიხედვით განსაზღვრულია შემდეგი სპორტული ობიექტები:

ზამთრის სეზონისათვის:

- სამთო სათხილამურო ტრასები
- ბიატლონის მოედანი
- Cross Country მოედანი (არსებულის აღდგენა)
- ტრამპლინები (არსებულის აღდგენა)
- ყინულის მოედნები
- სპორტული დარბაზი (ჰოკეის მოედანი)

შემოდგომა, გაზაფხული, ზაფხულის სეზონისათვის:

- სამთო ველოტრასების ქსელი
- ველო პარკი
- ველობილიკები

• სპორტული მოედნები (ფეხბურთი, რაგბი, კალათბურთი, ფრენბურთი, ჩოგბურთის კორტები)
• საცურაო აუზი
• გოლფ კლუბი
ტურისტების რაოდენობის ზრდის პარალელურად, აუცილებელია ტურისტული ინფრასტრუქტურის იგივე ტემპებში განვითარება, რა ტემპებითაც ვითარდება უძრავი ქონება. შემოდგომისა და გაზაფხულის სეზონებზე ძირითადი ტურისტული ინფრასტრუქტურის როლს შეასრულებს სპორტული ინფრასტრუქტურა, რადგან ამ პერიოდში სწორედ სპორტული ტურიზმის დატვირთავს კურორტს. ხოლო ზაფხულში და ზამთარში მნიშვნელოვანი იქნება მრავალფეროვანი ტურისტული აქტივობების არსებობა, რათა ტურისტების ნაკადები სხავდასხვა მიმართულებით იქნას გადანაწილებული. გენერალური გეგმის მიხედვით ბაკურიანში გათვალისწინებული შემდეგი ტურისტული ობიექტები:
• კინოთეატრი
• ბაკურიანის მუზეუმი (სადაც თავმოყრილი იქნება ბაკურიანის ისტორიასთან და ცნობილ ბაკურიანელებთან დაკავშირებული საარქივო მასალა)
• ტურიზმის მართვის ცენტრი (სადაც ტურისტებს შეეძლებათ ტურისტული აქტივობების დაგეგმვა, ტურების შეძენა და სხვა)
• კემპინგები
• პარკი
• შოპინგი (მნიშვნელოვანია სპორტული და აქტიური ტურიზმისათვის შესაფერისი მაღაზიების არსებობა, რათა ტურისტს შეეძლოს მისთვის საჭირო ნებისმიერი ნივთის ადგილზე შეძენა)
• საბავშვო გასართობი იბიექტები (გამომდინარე იქიდან, რომ ბაკურიანი, საქართველოს სხვა კურორტებისგან განსხვავებით, ყველაზე მეტად ითავსებს საოჯახო ტურიზმს, მნიშვნელოვანია ბავშვებისათვის მრავალფეროვანი ტურსტული სერვისების არსებობა)
ასევე მნიშვნელოვანია ახალი ტურისტული ცენტრის შექმნა. დღეს ბაკურიანის ცენტრად მოიაზრება დავით აღმაშენებლის ქუჩა, რომელზედაც განთავსებულია რამოდენიმე სურსათის მაღაზია, აფთიაქები, კინოთეატრი და მათი რაოდენობა არაფრით არ პასუხობს ტურისტების მოთხოვნას, როგორც რაოდენობრივად ასევე ხარისხობრივად. ამავდროულად აღნიშნული ქუჩა წარმოადგენს ძირითად სატრანსპორტო არტერიას (მათ შორის სატრანზიტოდ).
ზემოთ აღნიშნულიდან და ასევე ბაკურიანის სამომავლო განვითარების პერსპექტივიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია როგორც აღნიშნული ქუჩის განვითარება, ასევე ახალი ცენტრების გაჩენა, რომელიც როგორც ხარისხობრივად იქნება ადეკვატური ახალი გამოწვევებისათვის ასევე ინფრასტრუქტურულად იქნება მზად ბაკურიანის სტუმრების ძირითადი თავშეყრის ადგილად ქცევისათვის.
ძირითადი ტურისტული ცენტრი უნდა განთავსდეს როგორც, არსებულ აღმაშენებლის ქუჩაზე, ასევე წრიულის შიდა ტერიტორიაზე.
აღმაშენებლის ქუჩაზე მაქსიმალურად უნდა შეიზღუდოს კერძო ტრანსპორტის გადაადგილება. უნდა გაფართოვდეს საფეხმავლო სავალი ნაწილი. ქუჩაზე ძირითადად უნდა განთავსდეს კვების და კომერციული ობიექტები.
წრიულის შიდა ტერიტორიაზე უნდა განთავსდეს ცენტრალური პარკი. პარკს უნდა ჰქონდეს შესასვლელები მთელს პერიმეტრზე, რათა ადვილად მიღწევადი იყოს მისი მომიჯნავე ტერიტორიებიდან. პარკს უნდა გააჩნდეს ფართო კავშირი მდინარე ბაკურიანულასთან. პარკში თავი უნდა მოიყაროს ძირითადმა ნაწილმა ტურისტული აქტივობებისა. სასურველია სხვადასხვა ტურისტული მარშრუტი თავს იყრიდეს და იწყებოდეს სწორედ პარკიდან.
პარკში ასევე უნდა განთავსდეს ღია სპორტული მოედნები, რომელთა დიზაინი მაქსიმალურად უნდა იყოს შერწყმული ბუნებრივ გარემოსთან. აუცილებელია, რომ პარკის პროექტი განხორციელდეს ერთ საკადასტრო საზღვარზე, ერთიანი პროექტის ფარგლებში.
განაშენიანების ფარგლებში ტურისტული მარშრუტები უნდა დაიგეგმოს ერთიანი საფეხმავლო და ველო ქსელის ფარგლებში. ძირითად ასეთ ღერძად მიჩნეულია მდინარე ბაკურიანულას ხეობა, რომელიც დააკავშირებს ერთმანეთთან განაშენიანებული ტერიტორიების ძირითად ნაწილს.

ტურისტული ინფრასტრუქტურა

ტურისტების რაოდენობის ზრდის პარალელურად, აუცილებელია ტურისტული ინფრასტრუქტურის იგივე ტემპებში განვითარება, რა ტემპებითაც ვითარდება უძრავი ქონება.

შემოდგომისა და გაზაფხულის სეზონებზე ძირითადი ტურისტული ინფრასტრუქტურის როლს შეასრულებს სპორტული ინფრასტრუქტურა, რადგან ამ პერიოდში სწორედ სპორტული ტურიზმის დატვირთავს კურორტს. ხოლო ზაფხულში და ზამთარში მნიშვნელოვანი იქნება მრავალფეროვანი ტურისტული აქტივობების არსებობა, რათა ტურისტების ნაკადები სხავდასხვა მიმართულებით იქნას გადანაწილებული.

მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის მიხედვით ბაკურიანში გათვალისწინებული შემდეგი ტურისტული ობიექტები:

- კინოთეატრი
- ბაკურიანის მუზეუმი (სადაც თავმოყრილი იქნება ბაკურიანის ისტორიასთან და ცნობილ ბაკურიანელებთან დაკავშირებული საარქივო მასალა)
- ტურიზმის მართვის ცენტრი (სადაც ტურისტებს შეეძლებათ ტურისტული აქტივობების დაგეგმვა, ტურების შეძენა და სხვა)
- კემპინგები
- პარკი
- შოპინგი (მნიშვნელოვანია სპორტული და აქტიური ტურიზმისათვის შესაფერისი მაღაზიების არსებობა, რათა ტურისტს შეეძლოს მისთვის საჭირო ნებისმიერი ნივთის ადგილზე შეძენა)
- საბავშვო გასართობი იბიექტები (გამომდინარე იქიდან, რომ ბაკურიანი, საქართველოს სხვა კურორტებისგან განსხვავებით, ყველაზე მეტად ითავსებს საოჯახო ტურიზმს, მნიშვნელოვანია ბავშვებისათვის მრავალფეროვანი ტურსტული სერვისების არსებობა)

ასევე მნიშვნელოვანია ახალი ტურისტული ცენტრის შექმნა. დღეს ბაკურიანის ცენტრად მოიაზრება დავით აღმაშენებლის ქუჩა, რომელზედაც განთავსებულია რამოდენიმე სურსათის მაღაზია, აფთიაქები, კინოთეატრი და მათი რაოდენობა არაფრით არ პასუხობს ტურისტების მოთხოვნას, როგორც რაოდენობრივად ასევე ხარისხობრივად. ამავდროულად აღნიშნული ქუჩა წარმოადგენს ძირითად სატრანსპორტო არტერიას (მათ შორის სატრანზიტოდ).

ზემოთ აღნიშნულიდან და ასევე ბაკურიანის სამომავლო განვითარების პერსპექტივიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია როგორც აღნიშნული ქუჩის განვითარება, ასევე ახალი ცენტრების გაჩენა, რომელიც როგორც ხარისხობრივად იქნება ადეკვატური ახალი გამოწვევებისათვის ასევე ინფრასტრუქტურულად იქნება მზად ბაკურიანის სტუმრების ძირითადი თავშეყრის ადგილად ქცევისათვის.

ძირითადი ტურისტული ცენტრი უნდა განთავსდეს როგორც, არსებულ აღმაშენებლის ქუჩაზე, ასევე წრიულის შიდა ტერიტორიაზე.

აღმაშენებლის ქუჩაზე მაქსიმალურად უნდა შეიზღუდოს კერძო ტრანსპორტის გადაადგილება. უნდა გაფართოვდეს საფეხმავლო სავალი ნაწილი. ქუჩაზე ძირითადად უნდა განთავსდეს კვების და კომერციული ობიექტები.

წრიულის შიდა ტერიტორიაზე უნდა განთავსდეს ცენტრალური პარკი. პარკს უნდა ჰქონდეს შესასვლელები მთელს პერიმეტრზე, რათა ადვილად მიღწევადი იყოს მისი მომიჯნავე ტერიტორიებიდან. პარკს უნდა გააჩნდეს ფართო კავშირი მდინარე ბაკურიანულასთან. პარკში თავი უნდა მოიყაროს ძირითადმა ნაწილმა ტურისტული აქტივობებისა. სასრუველია სხვადასხვა ტურისტული მარშრუტი თავს იყრიდეს და იწყებოდეს სწორედ პარკიდან. პარკში ასევე უნდა განთავსდეს ღია სპორტული მოედნები, რომელთა დიზაინი მაქსიმალურად უნდა იყოს შერწყმული ბუნებრივ გარემოსთან. აუცილებელია, რომ პარკის პროექტი განხორციელდეს ერთ საკადასტრო საზღვარზე, ერთიანი პროექტის ფარგლებში.

განაშენიანების ფარგლებში ტურისტული მარშრუტები უნდა დაიგეგმოს ერთიანი საფეხმავლო და ველო ქსელის ფარგლებში. ძირითად ასეთ ღერძად მიჩნეულია მდინარე ბაკურიანულას ხეობა, რომელიც დააკავშირებს ერთმანეთთან განაშენიანებული ტერიტორიების ძირითად ნაწილს.

1.2.10 განმარტებითი ბარათი.
მობილობა/ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

1. მობილობა/ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

1.1. მიზანი

ბაკურიანისთვის მნიშვნელოვანია, დღევანდელი პრობლემების გადაჭრა და დაბის განვითარების პერსპექტივების გათვალისწინება, რაც უმსხვილეს პრობლემებთანაა დაკავშირებული. პროექტის მიზანი სატრანსპორტო კუთხით შემდეგნაირად ჩამოყალიბდა: უზრუნველყოფილ იქნას კომფორტული მობილურობა ყველა მიმართულებით, კერძო ტრანსპორტის მინიმალიზაციის ფონზე.

1.2. კონცეპტუალური გადაწყვეტა

უნივერსალური კონცეპტუალური გადაწყვეტის მიღება თავიდანვე არ წარმოადგენდა დაპროექტების მიზანს, ვინაიდან გარემო პირობები ცვალებადია როგორც ტერიტორიალური, ისე სეზონური თვალსაზრისით. მობილურობის უზრუნველყოფის მთავარ მიმართულებად აღებულ იქნა საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მომსახურება და გადაადგილების ჯანსაღი, კურორტისთვის დამახასიათებელი საშუალებები:

ზაფხულში - ელექტრო ავტობუსი, ველოსიპედი, ფეხით სიარული, საბაგირო, ზიპლაინი და ა.შ.

ზამთარში - ელექტრო ავტობუსი, თხილამური, ფეხით სიარული, საბაგირო, ზიპლაინი და ა.შ. წინასაპროექტო კვლევებმა და საპროექტო სამუშაოებმა ცხადყო, რომ ბაკურიანის მასშტაბებისთვის, სატრანსპორტო საშუალებების მინიმალური გამოყენებაც კი საკმარისია კომფორტული გადაადგილებისთვის, ხოლო კერძო ტრანსპორტის ხარჯზე მობილურობის უზრუნველყოფა ფაქტობრივად შეუძლებელია. ვიანიდან მგზავრთგადაყვანის ძირითადი წილი საზოგადოებრივ ტრანსპორტს დაეკისრა, აუცილებელია მისი მიწვდომადობის გაზრდა. წარმოდგენილი საპროექტო გადაწყვეტა ითვალისწინებს მულტიმოდალური ქსელის არსებობას, სადაც სხვადასხვა ტიპის ტრანსპორტი ერთ საერთო, ეფექტურ ქსელს მნის. ამ სისტემაში სხვა სატრანსპორტო საშუალებებს შორის, მინიმალურ როლს ასრულებს კერძო ავტოტრანსპორტი.

1.3. სატრანსპორტო საშუალებები

1.3.1. კერძო ტრანსპორტი

არსებული მდგომარეობით ბაკურიანის მაცხოვრებლები (2 000 მოსახლე) ფაქტიურად არანაირ გავლენას არ ახდენენ სატრასნპორტო ქსელის პოზიტიურ თუ ნეგატიურ განვითარებაზე. ძირითად პრობლემას წარმოადგენს კერძო ტრანსპორტის დიდი ოდენობით კონცენტრაცია სეზონის პიკზე (იანვრის შუა პერიოდი) და დღესასწაულებზე. ვინაიდან ძირითად სტუმრებს ბაკურიანში დედაქალაქის მაცხოვრებლები წარმოადგენენ, უმეტესობა (ოჯახების დაახლოებით 60%) კურორტს კერძო ავტომობილით სტუმრობს. გაუმართავი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და საზოგადოებრივი ტრასპორტის არ არსებობის გამო ყველა სტუმარი სათხილამურო ტრასებისკენ მოძრაობს საკუთარი ავტოტრანსპორტით, რაც საბოლოოდ იწვევს სატრანსპორტო კოლაფსს. წარმოდგენილი ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაცია ითვალისწინებს კერძო ტრანპორტით კურორტის სტუმრობას როგორც გრძელვადიანი, ისე მოკლევადიანი სტუმრებისთვის, თუმცა მაქსიმალურად ზღუდავს მათ გადაადგილებას დასახლების ფარგლებში. შეზღუდვა ორი ტიპისაა:

1. აღმაშენებელის ქუჩა - სადაც ნებადართულია ცალმხრივი მოძრაობა მხოლოდ საზოგადოებრივი ტრანსპორტისთვის და ამ ქუჩის მოსახლეთათვის (ქუჩა არ არის გამჭოლი კერძო ტრანსპორტისთვის).
2. საზოგადოებრივად აქტიურ ზონებში მინიმუმამდეა დაყვანილი ავტოსადგომების რაოდენობა, რაც ფაქტიურად აიძულებს სტუმრებს გადაადგილდნენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით.

1.3.2. საზოგადოებრივი ტრანსპორტი

საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, კერძოდ კი მცირე ზომის ავტობუსი დაახლოებით სამჯერ ნაკლებად ტვირთავს სატრასნპორტო ქსელს ვიდრე კერძო ტრანსპორტი.

ამ უპირატესობის გამოყენება ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ამოცანაა ბაკურიანისთვის, ვინაიდან 2016-2017 წლების ზამთრის სეზონმა დაადასტურა, რომ სტუმრების იმ რაოდენობას, რაც ბაკურიანს ეწვია ამ სეზონზე (დააახლოებით 18 000) არსებული სატრანსპორტო ქსელი ვერ ემსახურება.

იმის გათვალისწინებით, რომ ბაკურიანის განაშენიანების მაღალი ტემპი და ტურისტული ინფრასტრუქტურის ზრდა დაახლოებით 55 000 საწოლზეა გათვლილი, დღეს კი მხოლოდ 20 000 ერთეულია, სავარაუდოა, რომ სატრანსპორტო ქსელს მნიშვნელოვანი რეორგანიზაცია სჭირდება.

წარმოდგენილი პროექტი ითვალისწინებს რამოდენიმე სახის საზ. ტრანსპორტს.

ზამთრის სეზონისთვის მნიშვნელოვანია სწრაფი და კომფორტული მგზავრთგადაყვანა სათხილამურო ტრასების ქვედა სადგურების მიმართულებით.

ამისთვის დაგეგმილია ოთხი მიმართულებით ექსპრეს ავტობუსების მოძრაობა, ესენია:

1. წრიული - კოხტა - დიდი მიტარბი - კოხტა - წრიული
2. წრიული - ტატრა - წრიული
3. წრიული - იმერლები 1 - დიდველი - იმერლები 1 - წრიული
4. წრიული - იმერლები 2 - იმერლები 3 - იმერლები 2 - წრიული

ეს ოთხი მარშრუტი ფაქტობრივად დაფარავს ყველა არსებულ და საპროექტო სათხილამურო სადგურს. თუმცა მათი მოძრაობის მაქსიმალური ეფექტურობისთვისა და კომფორტულობისთვის საჭიროა დამატებით შიდა, საუბნო ავტობუსების და/ან მიკროავტობუსების ხაზების დაგეგმვა. ეს უკანასკნელნი მოახდენენ ხალხის აყვანასა და ექსპრეს ავტობუსების გაჩერებებამდე მიყვანას, რათა მაქსიმალურად დამოკლდეს ექსპრეს ავტობუსების მარშრუტი და მინიმუმამდე შემცირდეს გაჩერებების რაოდენობა.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტი აუცილებელია ადაპტირებულ იქნას სამთო-სათხილამურო სპეციფიკასთან (ჰქონდეს თხილამურების დასადები, მოძრაობდეს თოვლში, გააჩნდეს ხაოიანი იატაკი და ა.შ.). ასევე შესაძლებელია და ალბათ აუცილებელიც სადგურებთან მოეწყოს სათხილამურო ატრიბუტიკის შესანახი კარადები, რათა არ იყოს ყოველდღიურად სახლიდან მათი ტარების აუცილებლობა.

მიუხედავად ზემოთთქმულისა შეუძლებელია კომფორტული მობილურობის მიღწევა ზამთრის სეზონის პიკში, თუ არ განხორციელდა დამატებითი ღონისძიებები. აქ უპირველეს ყოვლისა აღსანიშნავია სადგურების მიმდებარე ტერიტორიებიდან ნაკადების მოძრაობა სადგურებისკენ ისე რომ არ იქნას გამოყენებული ტრანსპორტი. ამ მიმართულებით სტანდარტული ვარიანტია მოკლე მანძილზე ფეხით გადაადგილება, თუმცა მეტად ეფექტურია ski-in, ski-out სისტემა.

1.3.3. ski-in, ski-out

უტრანსპორტოდ, სწრაფად და კომფორტულად გადასაადგილებლად ski-in, ski-out სისტემის გამოყენება განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანია.

ასეთი მომსახურების სისტემაა დიდველის სადგურისა და ტატრის ქვედა სადგურის მიმდებარე - პერსპექტივაში განსავითარებელ მიწის ნაკვეთებზე. ასეთი სისტემა განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანია იმ პროექტებისა და გეგმების ფონზე რომლებიც მაქსიმალურად აკავშირებს ერთმანეთთან სხვადასხვა სათხილამურო და საბაგირო გზებს.

1.3.4. საბაგიროების ქსელი

ფაქტიური მდგომარეობითა და მიმდინარე სამშენებლო პროცესებით 2017-18 წლების სეზონზე კოხტას, დიდი მიტარბისა და ტატრას სათხილამურო ტრასები მაქსიმალურად ეფექტურად იქნება ერთმანეთთან დაკავშირებული, რაც გულისხმობს იმას, რომ ნებისმიერი ტრასიდან შესაძლებელია სხვაზე გადასვლა.

გენერალური გეგმის მიზანია ზემოთხსენებული ტრასების დაკავშირება დიდველის არსებულ, დიდველის საპროექტო და იმერლების საპროექტო სათხილამურო და საბაგირო ტრასებთან. ასეთი კავშირებისთვის შესაძლებელია მხოლოდ ტატრის საბაგირო და სათხილამურო ტრასის გამოყენება, რომელიც იმერლების ტრასებს შესაძლოა დაუკავშირდეს მდინარე ბაკურიანულასთან (სასტუმრო კრისტალის მიმდებარედ), ხოლო დიდველს ამავე მდინარის სათავისკენ. ასეთ შემთხვევაში ერთმანეთთან დასაკავშირებელი ხდება მხოლოდ დიდველი და იმერლები, რაც ზემოთხსენებულ კავშირთაგან ყველაზე იოლი განსახორციელებელია.

გარდა სათხილამურო საბაგირო ხაზებისა გათვალისწინებულია სამგზავრო საბაგირო ხაზების დაგეგმვაც, რაც ვიზიტორს მისცემს საშუალებას მთავარი ტურისტული ცენტრიდან (წრიულის პარკი), დაუკავშირდეს საბაგირო და სათხილამურო ტრასების ქსელსა და სოფელ დიდ მიტარბის.

ასეთი კავშირები იძლევა საშუალებას სპორტსმენმაც და მოყვარულმაც სასურველ ტრასაზე სასრიალოდ მისასვლელად გამოიყენოს საბაგირო ხაზები, ნაცვლად ავტოტრანსპორტისა.

ასეთი სიტემის არსებობა მნიშვნელოვანია ზამთრის პირობებში, თუმცა მისი ეფექტურად გამოყენება შესაძლებელია უთოვლო სეზონზეც. გენერალური გეგმის ერთ-ერთ მთავარ ამოცანას წარმოადგენს საკურორტო ზონების აქტივობის ზრდა გაზაფხული-ზაფხული-შემოდგომის სეზონზეც.

ამისთვის ერთ-ერთ საუკეთესო საშალებად შესაძლოა გამოყენებულ იქნას ლაშქრობა და საველოსიპედო ტურიზმი.

1.3.5. საველოსიპედო მოძრაობა

ზაფხულის სეზონის გასააქტიურებლად მნიშვნელოვანია სათხილამურო ინფრასტრუქტურის ადაპტაცია სხვა სასპორტო და დასასვენებელ სახეობებთან.

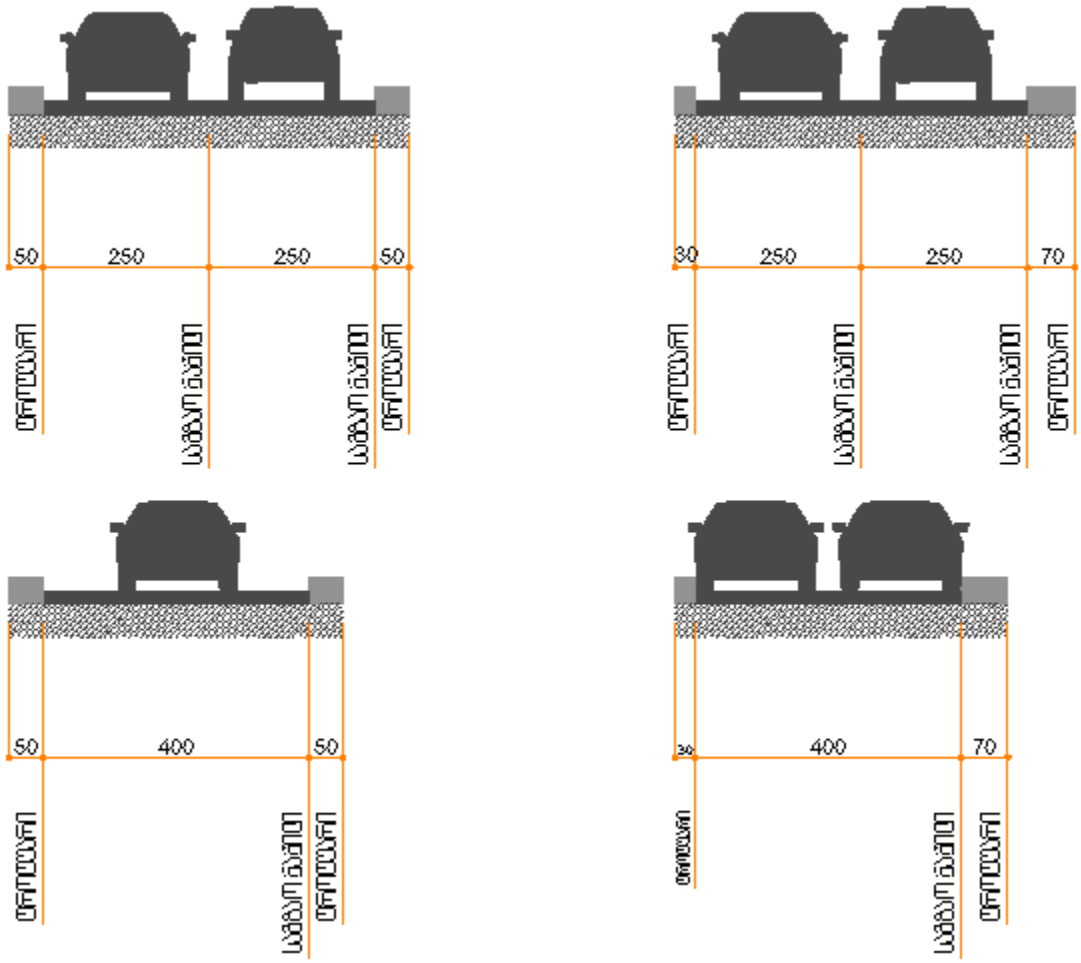
ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესია ამ მხრივ საველოსიპედე სპორტის განვითარება. რამოდენიმე სახეობა და მიმართულება შეიძლება გამოიყოს:

1. არსებული სათხილამურო ტრასების ადაპტირება საველოსიპედო გზებთან. ამ მხრივ ძირითად პრობლემას ქმნის ქვიანი ზედაპირი, რისთვისაც აუცილებელია საველოსიპედო ბილიკების გასუფთავება მსხვილი ფრაქციისგან და სპეციალური ველოსიპედების შეთავაზება მსურველებისთვის.

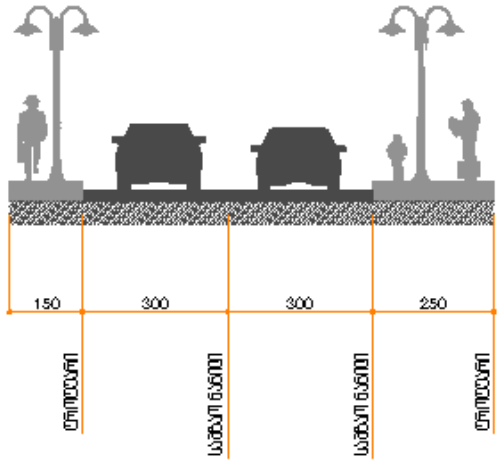
2. შესაძლებელია საბაგიროებით ველოსპორტსმენების აყვანა ბაკურიანის თეატრონის კეხზე და ზედა პლატოების გამოყენება ველოსპორტისთვის.
3. აუცილებელია ველობილიკებად გამოყენებულ იქნას ბიატლონის არსებული და საპროექტო ტრასები, რათა მათ არ შეწყვიტონ ფუნქციონირება ზაფხულის სეზონზე.
4. ველოსიპედის ჩართვა მგზავრთგადაყვანაში. მიუხედავად იმისა რომ ბაკურიანი მთათა სისტემაშია, თავად დასახლება არ გამოირჩევა რთული რელიეფით და შესაძლებელია ველობილიკების მოწყობა სატრანსპორტო მაგისტრალებისა და მდინარის რეკრეაციული სივრცის გასწვრივ.
ველოსიპედის პოპულარიზაციისთვის მოსამზადებელია ინფრასტრუქტურა ამ მიმართულებთ: ველოსიპედების გაქირავება, საბაგიროების ადაპტირება, ველოსადგომების მოწყობა, მოკლე და გრძელი ველოტურები, შეჯიბრები და ა.შ.
1.4. ქვეითი მოძრაობა
ზოგადად ბაკურიანი გამორჩეულია სხვა, ანალოგიური კურორტებისგან იმ კუთხით, რომ მინიმუმამდეა დასული საფეხმავლო მოძრაობა. ამ პრობლემას რამოდენიმე ფაქტორი განაპირობებს და შესაძლებელია მათი აღმოფხვარა, კერძოდ:
1. ქვეითის მოძრაობა არ არის პრიორიტეტული, რაც უპირატესობას და შესაბამისად მეტ კომფორტს ანიჭებს ავტომობილისტს. პროექტით გათვალისწინებულია ავტოტრანსპორტის, განსაკუთრებით კი კერძო ავტომობილების მოძრაობის მინიმალიზაცია.
2. არ არსებობს რეკრეაციული საფეხმავლო დერეფნები და მოსახლეობას უწევს საავტომობილო გზების პარალელურად მოძრაობა, რაც არ არის უსაფრთხო და ზიანს აყენებს ჯანმრთელობას (გამონაბოლქვი, ხმაური, მტვერი და ა.შ.) განაშენიანების გეგმით პროექტით დაგეგმილია რამოდენიმე საფეხმავლო დერეფნის მოწყობა. მათ შორის უმსხვილესია მდ. ბაკურიანულას გასწვრივ ბილიკის მოწყობა რომელიც მთელ ბაკურიანს კვეთს.
3. ხშირ შემთხვევაში არ არის მოწესრიგებული ტროტუარები და უმეტესად ცენტრში საფეხმავლო და რეკრეაციული ზოლები დაკავებული აქვთ მანქანებს. სავალი ნაწილების ოპტიმიზაციითა და პარკინგების რაოდენობოის შემცირებით გათვალისწინებულია საფეხმავლო გზებისა და ტროტუარების მაქსიმალურად გაფართოებასა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფას.
გარდა დასახლებულ გარემოში საფეხმავლო მოძრაობისა აუცილებელია საფეხმავლო ტურების დაგეგმვა და განვითარება. აუცილებელია გამოყენებულ იქნას ბაკურიანისა და დიდი მიტარბის მიმდებარე სოფლების ტურისტული პოტენციალი ლაშქრობების დაგეგმვით.
1.5. პარკინგი
განაშენიანების გეგმის პროექტი მობილურობის კუთხით მომართულია კერძო ავტოტრანსპორტის მინიმალიზაციისკენ, თუმცა აუცილებელია ბაკურიანში ჩამომსვლელთათვის ავტოსადგომების უზრუნველყოფა.
ამ კუთხით ორი გადაწყვეტაა წარმოდგენილი :
1. ქალაქის შემოსასვლელში, ცენტრალურ სატრანსპორტო ჰაბთან და შემოვლითი გზის სამხრეთ ნაწილში (იმერლები 2 და 3 საბაგირო სადგურებთან) გათვალისწინებულია მსხვილი ავტოსადგომები. ამათგან, პირველი, ქალაქში შემოსასვლელშია განთავსებული და განკუთვნილია იმ სტუმრებისთვის, რომლებსაც არ გააჩნიათ ავტოსადგომი სასტუმროში. ცენტრალურ ჰაბთან განთავსებული სადგომი გათვლილია მოკლევადიან სტუმრებზე, ხოლო შემოვლითი გზის ბოლოში განთავსებული ავტოსადგომი ძირითადად ერთდღიანი სტუმრებისთვისაა დაგეგმილი.
2. წინასაპროექტო კვლევის ფარგლებში დაზუსტდა ავტოსადგომების შეფარდება სასტუმრო ნომრებთან. შესაბამისად ახალი რეგულაციების ფარგლებში კოეფიციენტი ავტოსადგომებისა და სასტუმრო ნომრების ურთიერთშეფარდებისა დადგინდება 0.6, ანუ 6-ავტოსადგომი ყოველ 10 ნომერზე.
ამ ღონისძიებებით ეტაპობრივად სარგებლობიდან ამოვა გზისპირა პარკინგები, ხოლო საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სრულფასოვნად ამუშავებოს შემდგომ ავტოსადგომები ეტაპობრივად გაუქმდება საბაგირო სადგურებთან.
1.6. აეროპორტი
ევროპულმა გამოცდილებამ დაადასტურა, რომ განსაკუთრებულად მაღალი ხარისხით ვითარდება ის სამთო-სათხილამურო კურორტები რომლებსაც საკუთარი აეროპორტი გააჩნიათ და/ან მის უშუალო სიახლოვეში არიან. ბაკურიანი გამორჩეულია საქართველოს სხვა დასახლებული პუნქტებიდან იმ თვალსაზრისით, რომ ის თანაბრადაა დაშორებული თბილისის და ქუთაისის აეროპორტებიდან და ფაქტიურად ყველა სხვა ქალაქზე ნაკლებად ხვდება აეროპორტებისა და აეროდრომების მომსახურების რადიუსში.

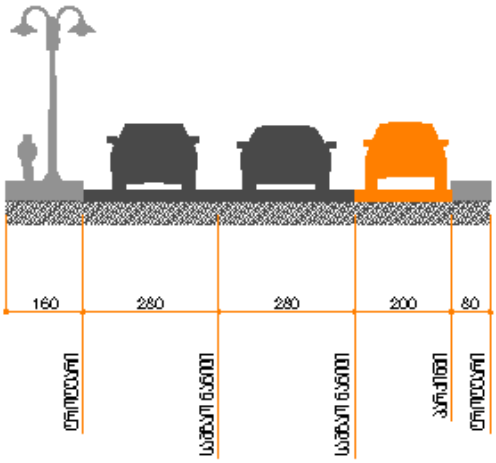
ამ კუთხით მნიშვნელოვანია ბაკურიანისთვის ასეთი პოტენციალის გამოყენება, ვინაიდან შეზღუდულია სათხილამურო ტრასების რაოდენობა და კურორტის ზრდა ძირითადად ხარისხობრივ მატებაში უნდა აისახოს. ამასთან, სპორტის ძვირადღირებული სახეობების განვითარება (გოლფი, ჩოგბურთი...) მოითხოვს იოლ მიღწევადობას. ამ კუთხით საუკეთესო ტერიტორიად შერჩეულ იქნა ე.წ. ლაგერის მინდორი, რომელიც თავისი ფართობითა და ფორმით სრულად შეესაბამება მცირე ზომის აეროპორტის სტანდარტებს. მნიშვნელოვანია, რომ ამ ტიპის აეროპორტი შესაძლოა გამოყენებულ იქნას ერთდღიანი სტუმრებისთვის, რომლებიც აეროპორტიდან ფაქტიურად საფეხმავლო მომსახურების რადიუსში შეძლებენ ისარგებლონ გოლფის, ჩოგბურთის და სხვა სპორტული მოედნებით და/ან ისრიალონ იმერლები 3-ის სათხილამურო ტრასით, რომელიც ერთ-ერთი ყველაზე გრძელი ტრასაა ბაკურიანში და ამასთანავე პროექტით უკავშირდება სხვა ტრასებს.
პერსპექტივაში, ამავე აეროდრომით შესაძლოა ისარგებლოს ციხისჯვარმა, რომელიც გაცილებით მეტ სათხილამურო პოტენციალს ფლობს, ვიდრე თავად ბაკურიანი და დიდი მიტარბი.

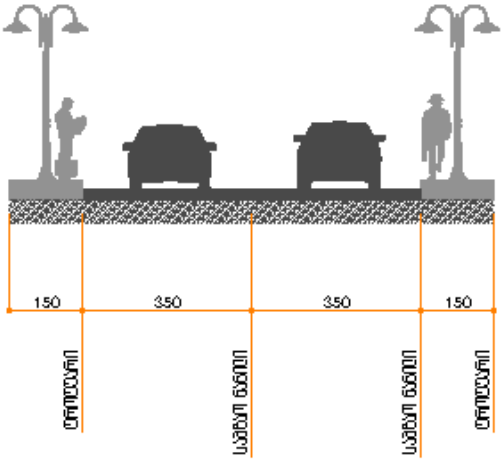
მინიმალური სიგანის ქუჩის მოწყობის მაგალითები

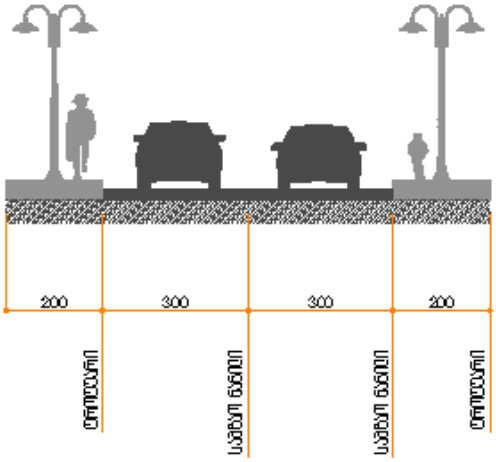


საშუალო სიგანის ქუჩის მოწყობის მაგალითები

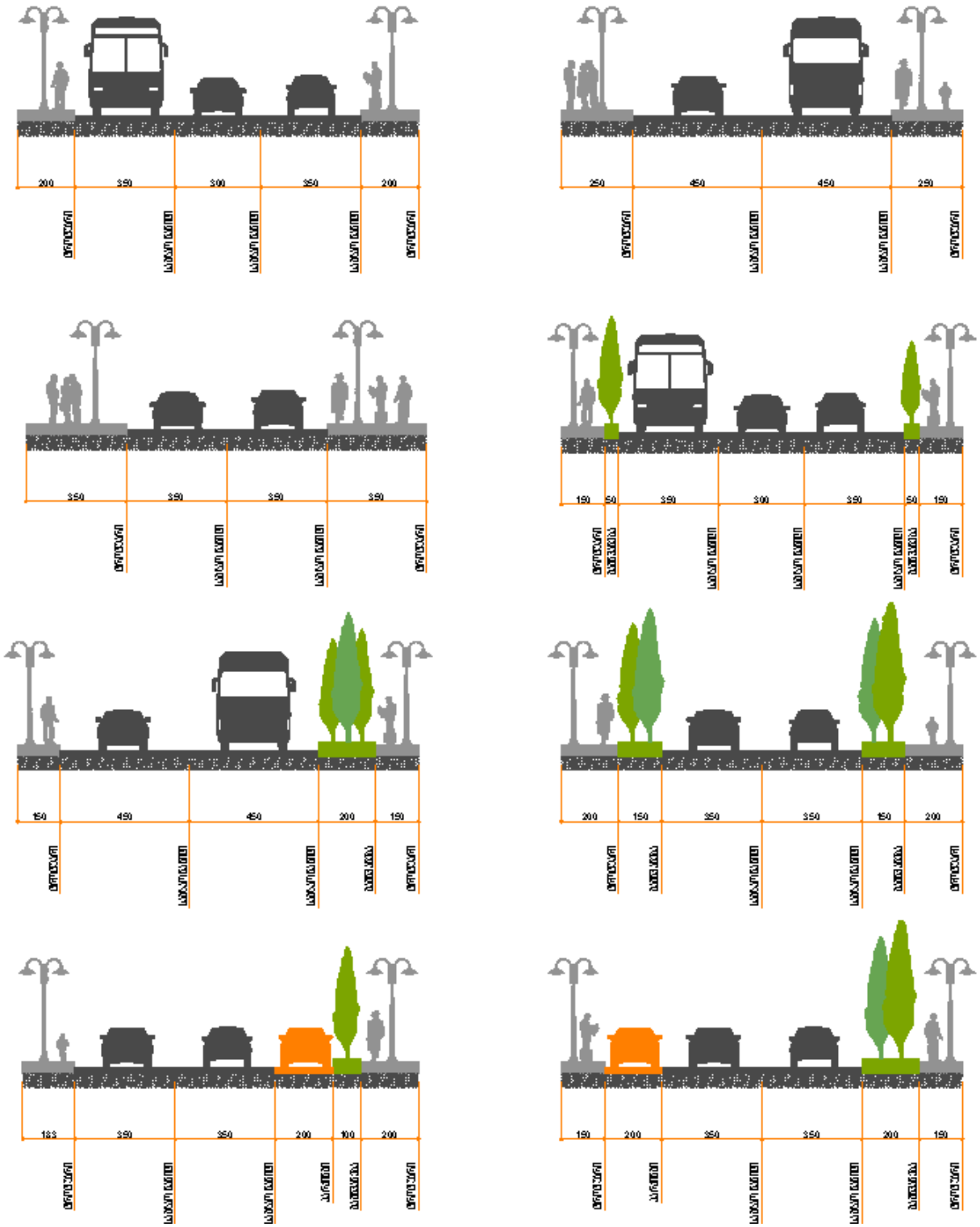




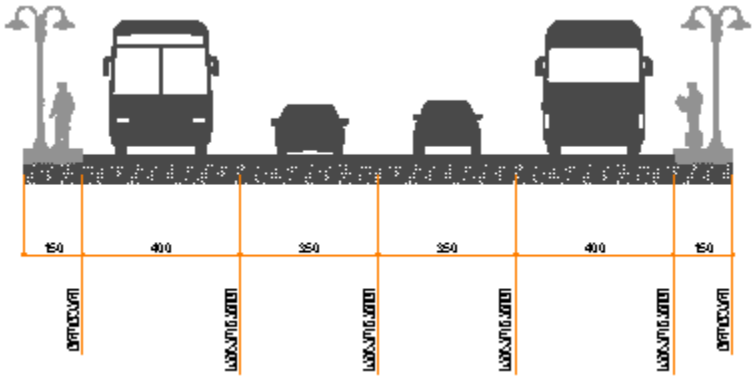




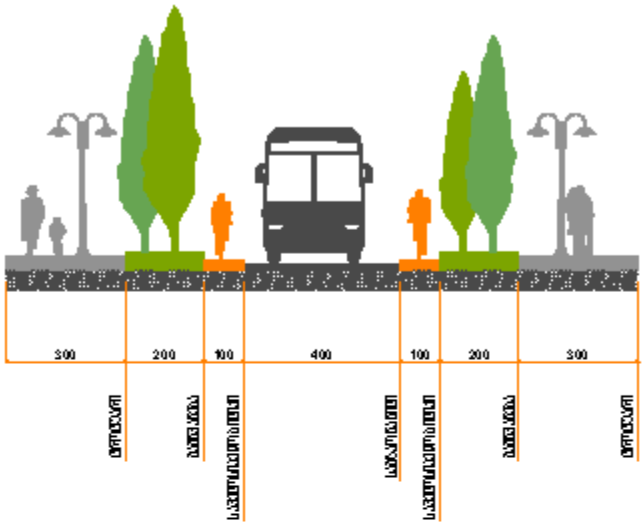
კობა წაქაძის ქუჩის მოწყობის მაგალითები

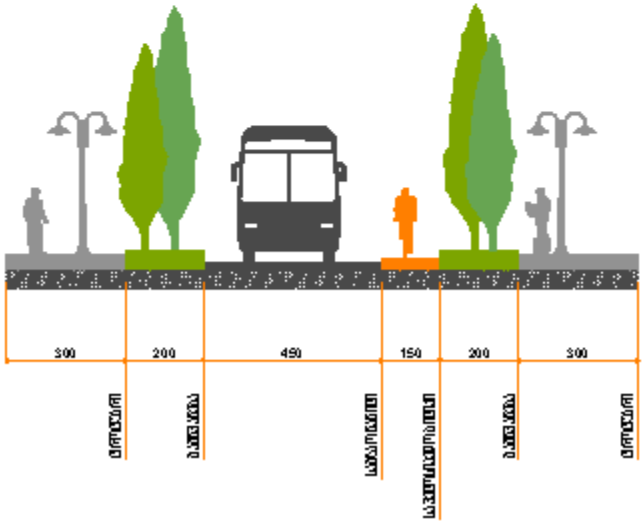


საპროექტო შემოვლითი გზის მოწყობის მაგალითი



აღმაშენებლის ქუჩის მოწყობის მაგალითები

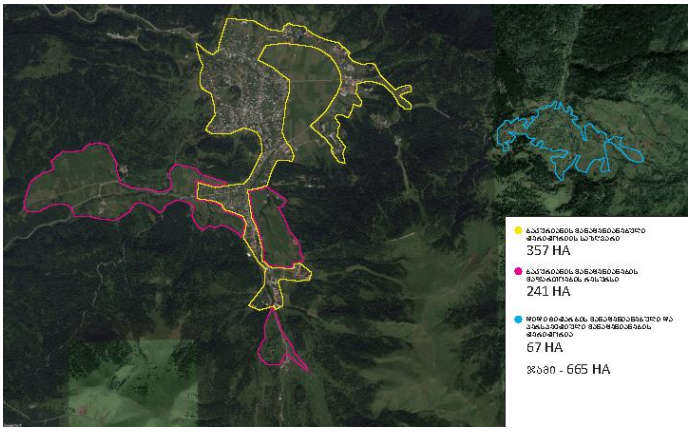




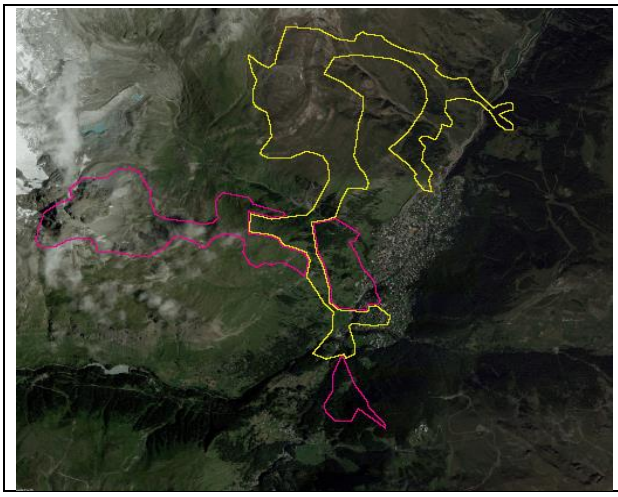
1.3 გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

ბაკურიანის და დიდი მიტარბის ტერიტორიები, პროექტის მიხედვით განხილულია ერთი საკურორტო ტერიტორიის კომპლექსში, შესაბამისად ეფექტიანობის შეფასება მოხდა ორივე ტერიტოროიაზე

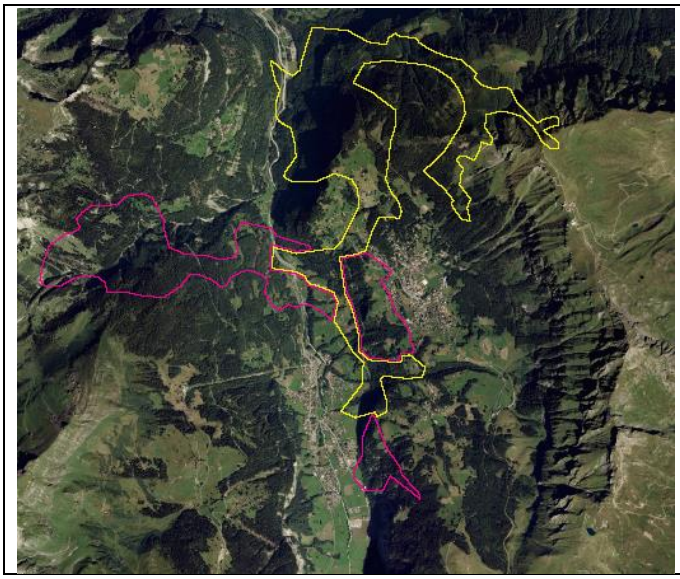
1.3.1 ბაკურიანის და დიდი მიტარბის განაშენიანება



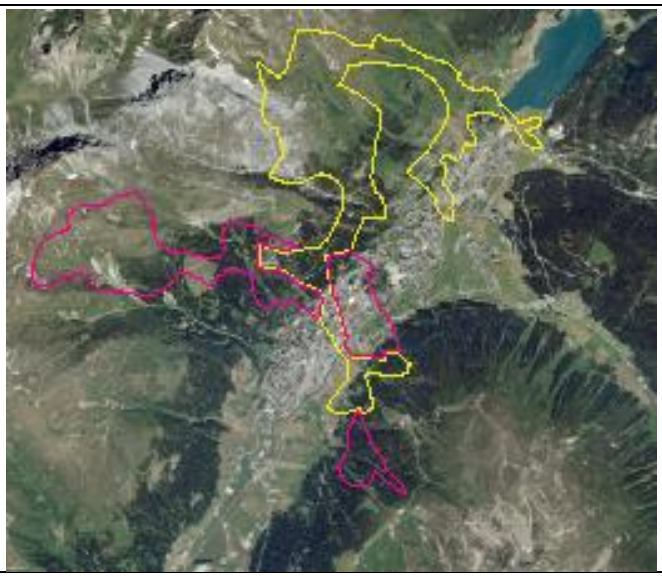
1.3.2 სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი

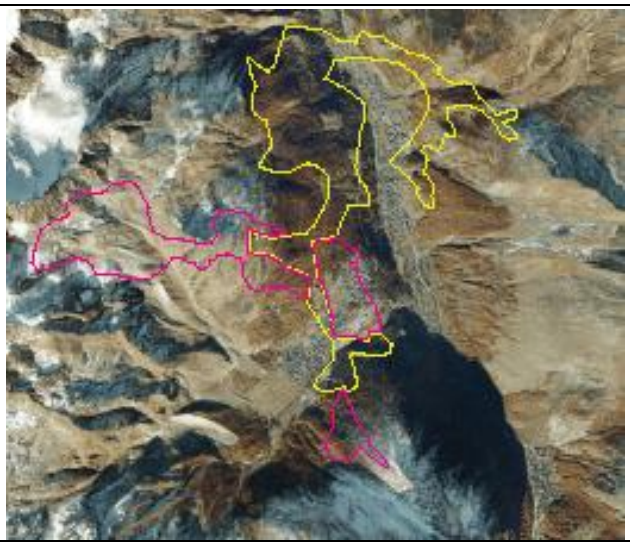


ZERMATT (Switzerland)
განაშენიანებული ტერიტორიის ფართობი 132 HA მოსახლეობის რაოდენობა 5800 მოსახლეობის რაოდენობა ყოველ ჰექტარზე 44 სათხილამურო ტრასების სიგრძე 394 კმ საბაგიროების რაოდენობა და სიგრძე 53/88.6 კმ საბაგიროების გამტარუნარიანობა საათებში 93464 Cross Country სათხილამურო ტრასების სიგრძე 9 კმ ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა 29882 ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა ჰექტარზე 226

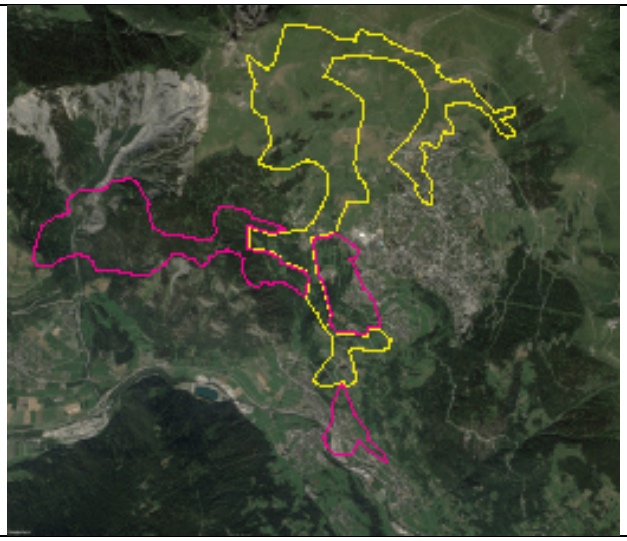


WENGEN (Switzerland)
განაშენიანებული ტერიტორიის ფართობი 53 HA მოსახლეობის რაოდენობა 1300 მოსახლეობის რაოდენობა ყოველ ჰექტარზე 25 სათხილამურო ტრასების სიგრძე 112 კმ საბაგიროების რაოდენობა და სიგრძე 24/45.9 კმ საბაგიროების გამტარუნარიანობა საათებში 29250 Cross Country სათხილამურო ტრასების სიგრძე 17 კმ ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა 6760 ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა ჰექტარზე 128

	DAVOS (Switzerland) განაშენიანებული ტერიტორიის ფართობი 270 HA მოსახლეობის რაოდენობა 11109 მოსახლეობის რაოდენობა ყოველ ჰექტარზე 41 სათხილამურო ტრასების სიგრძე 320 კმ საბაგიროების რაოდენობა და სიგრძე 55/28.7 კმ საბაგიროების გამტარუნარიანობა საათებში 64400 Cross Country სათხილამურო ტრასების სიგრძე 75 კმ ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა 57767 ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა ჰექტარზე 214

	SAAS FEE (Switzerland) განაშენიანებული ტერიტორიის ფართობი 54 HA მოსახლეობის რაოდენობა 1621 მოსახლეობის რაოდენობა ყოველ ჰექტარზე 30 სათხილამურო ტრასების სიგრძე 100 კმ საბაგიროების რაოდენობა და სიგრძე 23/28 კმ საბაგიროების გამტარუნარიანობა საათებში 22690 Cross Country სათხილამურო ტრასების სიგრძე 8 კმ ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა 8000 ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა ჰექტარზე 148

	VERBIER (Switzerland) განაშენიანებული ტერიტორიის ფართობი 248 HA მოსახლეობის რაოდენობა 2767 მოსახლეობის რაოდენობა ყოველ ჰექტარზე 11 სათხილამურო ტრასების სიგრძე 412 კმ საბაგიროების რაოდენობა 17 საბაგიროების გამტარუნარიანობა საათებში 41328 Cross Country სათხილამურო ტრასების სიგრძე 29 კმ ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა 14388 ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა ჰექტარზე 58



კურორტი	განაშენიანებული ტერიტორიის ფართობი (ha)	მოსახლეობის რაოდენობა	მოსახლე ყოველ 1 ha-ზე	სათხილამურო ტრასების სიგრძე (კმ)	სათხილამურო ტრასების სიგრძე 1 ტურისტზე (მ)	CROSS COUNTRY ტრასების სიგრძე (კმ)	საბაგიროების რაოდენობა	საბაგიროების სიგრძე (კმ)	საბაგიროს სიგრძე 1 ტურისტზე (მ)	საბაგიროს გამტარუნარიანობა წთში (სათში)	ტურისტული საწოლი ადგილი ჰექტარზე	ტურისტული საწოლი ადგილების რაოდენობა	სტუმრების რაოდენობა ყოველ მოსახლეზე
ბაკურიანის აბსოლუტური მაჩვენებლები	357.0	2,000.0	5.6	21.3	1.2	0.0	19.0	13.6	0.8	20,672.0	50.4	18,000.0	9.0
ZERMATT	132.0	5,800.0	43.9	394.0	13.2	9.0	53.0	88.6	3.0	93,464.0	226.4	29,882.0	5.2
WENGEN	53.0	1,300.0	24.5	112.0	16.6	17.0	24.0	45.9	6.8	29,250.0	127.5	6,760.0	5.2
SAAS-FEE	54.0	1,621.0	30.0	100.0	12.5	8.0	23.0	28.0	3.5	22,690.0	148.1	8,000.0	4.9
უცხოური კურორტების საშუალო მაჩვენებლები	79.7	2,907.0	32.8	202.0	14.1	11.3	33.3	54.2	4.4	48,468.0	167.4	14,880.7	5.1

შვეიცარიის კურორტების მაგალითი:
განაშენიანებული ტერიტორიების სიმწირე
სამთო სათხილამურო ტრასების სიუხვე

ბაკურიანის მაგალითი:
განაშენიანებული და გასანაშენიანებელი ტერიტორიების სიუხვე
სამთო სათხილამურო ტრასების სიმწირე

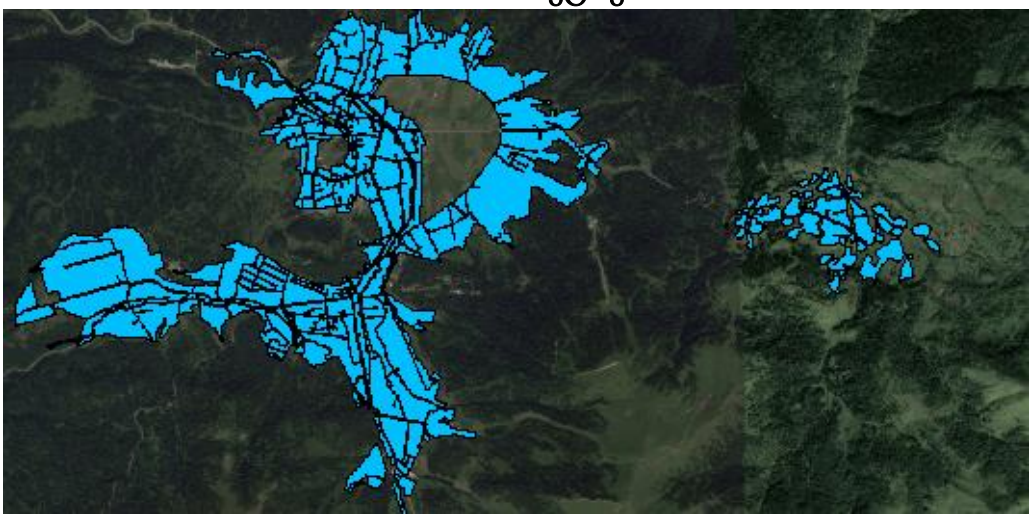
1.3.3 ტერიტორიის განვითარება არსებული პარამეტრებით

●	საცხოვრებელი ზონა 3 (სზ-1) 53 HA კ2 კოეფიციენტი - 0.6 სამშენებლო ფართობი - 318 000 კვ/მ საწოლი ადგილების რაოდენობა - 10 600
●	საცხოვრებელი ზონა 3 (სზ-3) 163 HA კ2 კოეფიციენტი - 1.3 სამშენებლო ფართობი - 2 080 000 კვ/მ საწოლი ადგილების რაოდენობა - 69 033
●	საცხოვრებელი ზონა 3 (სზ-5) 370 HA კ2 კოეფიციენტი - 1.8 სამშენებლო ფართობი -6 660 000 კვ/მ საწოლი ადგილების რაოდენობა - 222 000

ჯამი
ტერიტორიის ფართობი
665 HA
სამშენებლო ფართობი
9 058 000 კვ/მ
საწოლი ადგილების რაოდენობა
301 933
საწოლი ადგილების რაოდენობა ჰექტარზე
453

- გადამჭიდროვებული ტერიტორია
- სათხილამური ტრასების საჭირო სიგრძე 3542 კმ
- სათხილამური ტრასების რესურსი 88 კმ

1.3.4 ტერიტორიის განვითარება ევროპული კურორტების საშუალო სტატისტიკური პარამეტრებით



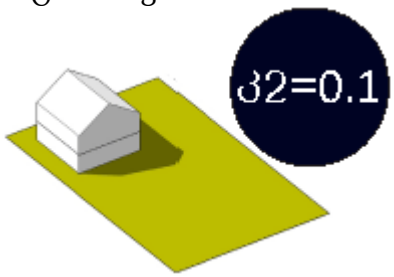
●	ტერიტორიის ფართობი 665 HA
●	საწოლი ადგილების რაოდენობა (ტურისტი+ადგილობრი მაცხოვრებელი) 200X665=133 000
●	საშუალო ფართობი 1 საწოლ ადგილზე 30 მ^2
●	სამშენებლო ფართობი 3 990 000 მ^2
●	საშუალო კ2 კოეფიციენტი 3 990 000 / 5 860 000 = 0.7

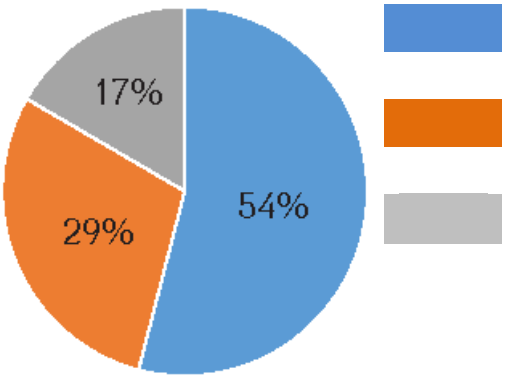
- სათხილამური ტრასების საჭირო სიგრძე 1567 კმ
- სათხილამური ტრასების რესურსი 88 კმ

1.3.5 პერსპექტიული საწოლი ადგილების გაანგარიშება

მინიმალური შესაძლო კ2 კოეფიციენტი - 0.1
სრული სამშენებლო ფართობი - 600 000 მ^2 - 800 000 მ^2
არსებული შენობების სამშენებლო ფართობი 684 000 მ^2
საწოლი ადგილების რაოდენობა 27 000
სათხილამურო ტრასების რესურსი 14 600 ადამიანი

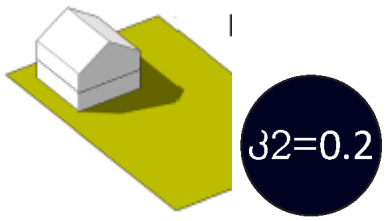
საწოლი ადგილების გაანგარიშებისას, პირველ საცდელ ვარიანტად დათვლილი იქნა მინიმალური შესაძლო კ-2 კოეფიციენტით (0.1) განვითარების შესაძლებლობა.
გაანგარიშება აჩვენებს ამ ვარიანტის არაეფექტურობას.

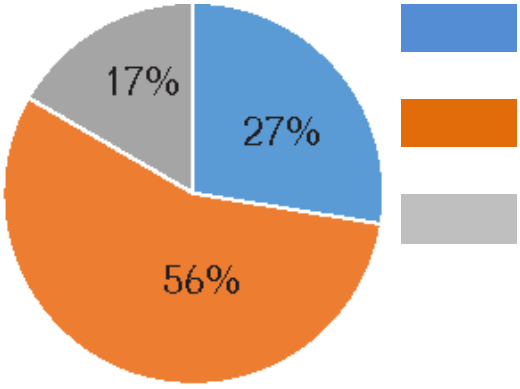
ტერიტორიის ფართობი 1000 მ^2  	ტერიტორიის ფასი 50 000 $ სამშენებლო ფართობი 100 მ^2 სამშენებლო ღირებულება 30 000 $ სარეალიზაციო ღირებულება 80 000 $ (1 მ^2 = 800 $) მოგება 0 $



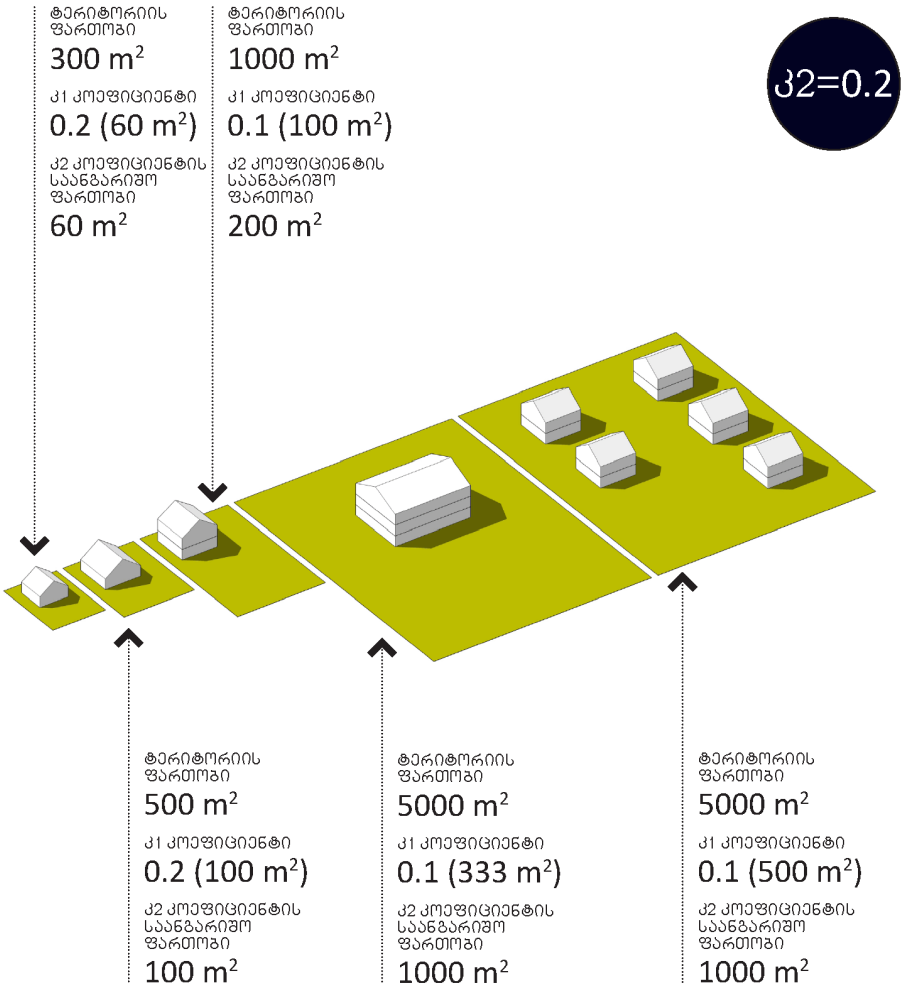
კ2 კოეფიციენტი - 0.2
სრული სამშენებლო ფართობი -1 200 000 მ^2 – 1 600 000 მ^2
არსებული შენობების სამშენებლო ფართობი 684 000 მ^2
საწოლი ადგილების რაოდენობა 53 000
სათხილამურო ტრასების რესურსი 14 600 ადამიანი

მეორე საცდელ ვარიანტად დათვლილი იქნა მინიმალური შესაძლო კ-2 კოეფიციენტით (0.2) განვითარების შესაძლებლობა.
გაანგარიშება აჩვენებს ამ ვარიანტის ეფექტიანობას.

ტერიტორიის ფართობი 1000 მ^2 	ტერიტორიის ფასი 50 000 $ სამშენებლო ფართობი 200 მ^2 სამშენებლო ღირებულება 60 000 $ სარეალიზაციო ღირებულება 160 000 $ (1 მ^2 = 800 $) მოგება 50 000 $



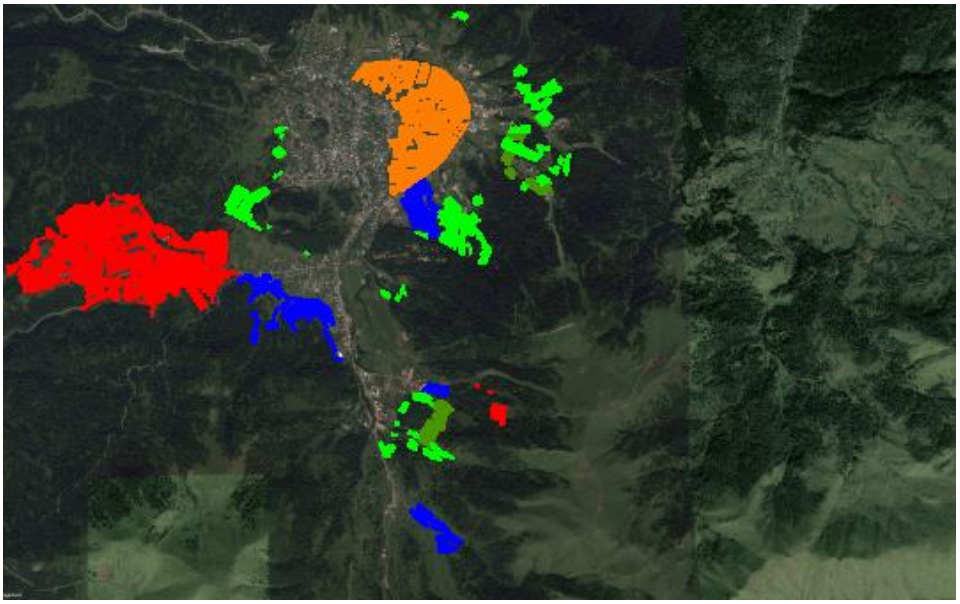
1.3.6 საპროექტო კოეფიციენტით განვითარების მასშტაბი



მიზანი

განაშენიანებული ტერიტორიის შემცირება რათა გამონთავისუფლებულ ტერიტორიაზე შეიქმნას თანამედროვე მთის კურორტისათვის საჭირო რეკრეაციული ინფრასტრუქტურა

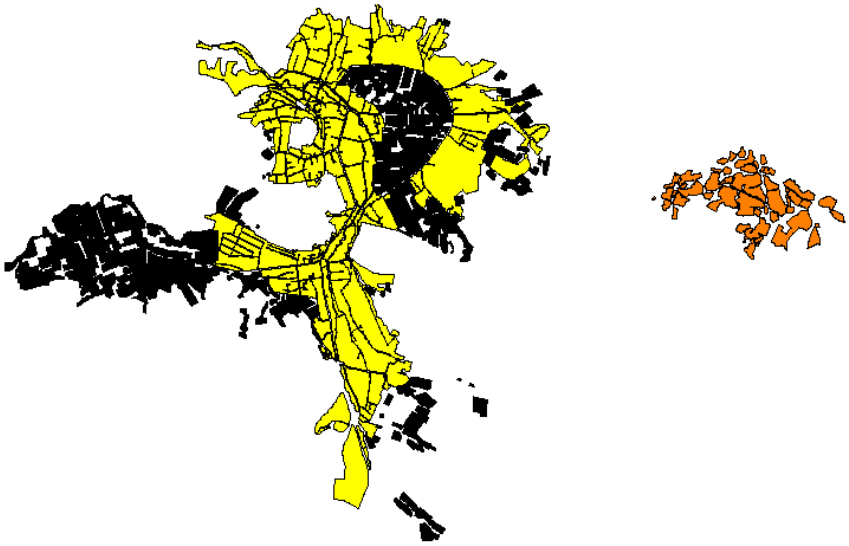
1.3.7 განაშენიანების შეზღუდვის რუკა



●	არსებული განაშენიანების საზღვრებს გარეთ მდებარე გაუნაშენიანებული ტერიტორიები, რომელთა განვითარება მიზანშეწონილია სარეკრეაციო და სპორტული დანიშნულებით, ერთი დიდი პროექტის ფარგლებში. 95.8 HA
●	რეკრეაციისათვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიები 39.4 HA
●	ბუნებრივი ლანდშაფტი ან ტყე (#491 მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის მიხედვით საცხოვრებელი ზონა) 11.4 HA
●	ბუნებრივი ლანდშაფტი ან ტყე (#491 მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის მიხედვით სარეკრეაციო ან სასოფლო სამეურნეო ზონა) 38.9 HA
●	წრიული შიდა ტერიტორია (ცენტრალური პარკი) 55.3 HA

ჯამი - 240.8 HA

1.3.8 სამშენებლო და არასამშენებლო ტერიტორიების რუკა



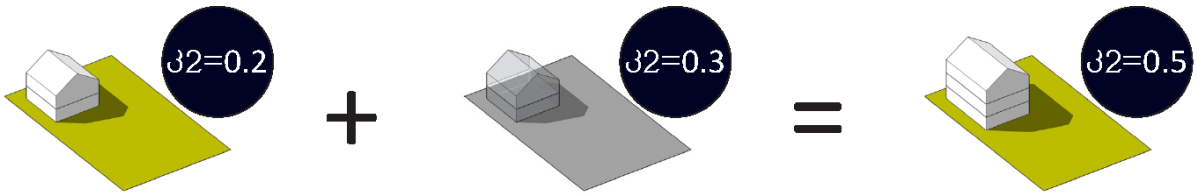
●	ბაკურიანის სამშენებლო ტერიტორიები 407 HA
●	დიდი მიტარბის სამშენებლო ტერიტორიები 53 HA ჯამი 460 HA
●	არასამშენებლო ტერიტორიები 240.8 HA

1.3.9 ბაკურიანში კოეფიციენტის დადგენის პრინციპი

ბაკურიანის სამშენებლო ტერიტორიებზე საცხოვრებელი და სასტუმროს შენობებისათვის დგინდება კ2 კოეფიციენტი 0.2

არასამშენებლო ტერიტორიებს მიენიჭება პირობითი კ2-კოეფიციენტი, დღეს არსებული მიწის საბაზრო ღირებულების და არსებული სამშენებლო პარამეტრების შესაბამისად

სამშენებლო ტერიტორიებზე აღნიშნული კოეფიციენტი წარმოადგენს რეალურ სამშენებლო კოეფიციენტს.	არასამშენებლო ტერიტორიებზე კოეფიციენტი წარმოადგენს პირობით ციფრს, რომლის გამოყენება იქნება შესაძლებელი მხოლოდ სამშენებლო ტერიტორიებზე.	



ვარიანტი N 1

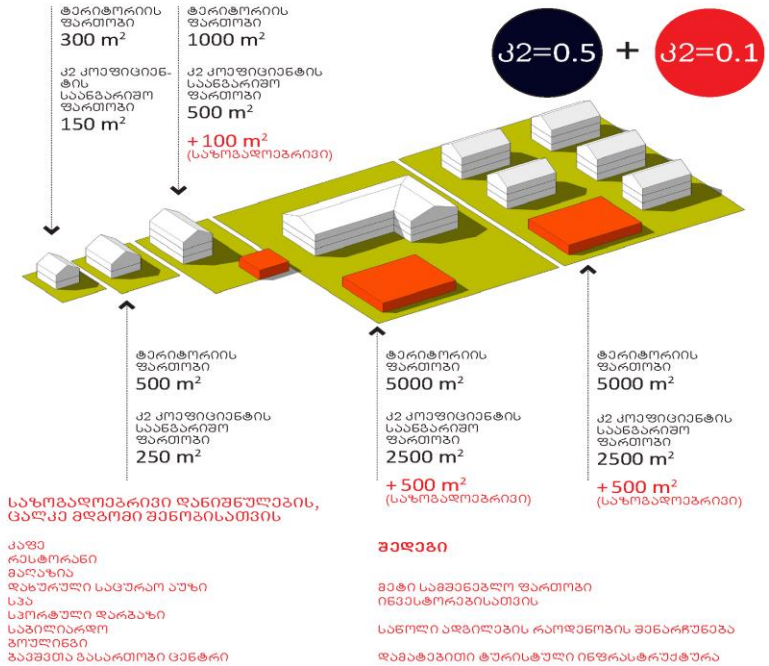
იმ შემთხვევაში, თუ მშენებლობით დაინტერესებულ პირს გააჩნია მიწის ნაკვეთი სამშენებლო ტერიტორიაზე, აღნიშნულ პირს შეუძლია ისარგებლოს როგორც რეალური კოეფიციენტით, ასევე, შეიძინოს მიწის ნაკვეთი არასამშენებლო ტერიტორიაზე, გადასცეს ის სახელმწიფოს, ხოლო აღნიშნული ნაკვეთისათვის განკუთვნილი პირობითი კოეფიციენტი გამოიყენოს საკუთარე მიწის ნაკვეთზე.

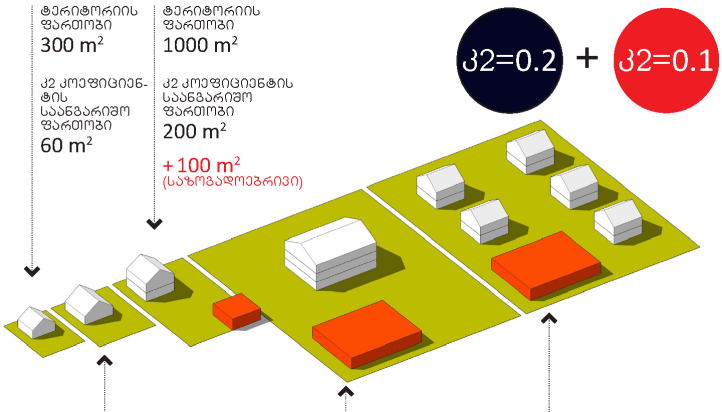
ვარიანტი N 2

იმ შემთხვევაში, თუ მშენებლობით დაინტერესებულ პირს გააჩნია ორი მიწის ნაკვეთი: ერთი სამშენებლო ტერიტორიაზე, ხოლო მეორე არასამშენებლო ტერიტორიაზე. იმ შემთხვევაში თუ პირი არასამშენებლო მიწის ნაკვეთს გადასცემს სახელმწიფოს, მას შეეძლება ამ ნაკვეთის კოეფიციენტი გამოიყენოს სამშენებლო ტერიტორიაზე.

შედეგი

სახელმწიფო იღებს კურორტისათვის მნიშვნელოვან მიწის ნაკვეთებს საკურორტო ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად
არასამშენებლო ტერიტორიაზე მოხვედრილი მიწის ნაკვეთის მესაკუთრეებს ეძლევათ მიწის ნაკვეთის გასხვისების საშუალება.





ტერიტორიის ფართობი
100 m²

კ2 კოეფიციენტის საანგარიშო ფართობი
250 m²

ტერიტორიის ფართობი
5000 m²

კ2 კოეფიციენტის საანგარიშო ფართობი
1000 m²

+500 m²
(საზოგადოებრივი)

ტერიტორიის ფართობი
5000 m²

კ2 კოეფიციენტის საანგარიშო ფართობი
1000 m²

+500 m²
(საზოგადოებრივი)

საზოგადოებრივი დანიშნულების, ცალკე მდგომი შენობისათვის

კაფე
რესტორანი
მაღაზია
დახურული საცურაო აუზი
სპა
სპორტული დარბაზი
საბილიარდო
ბოულინგი
ბავშვთა გასართობი ცენტრი

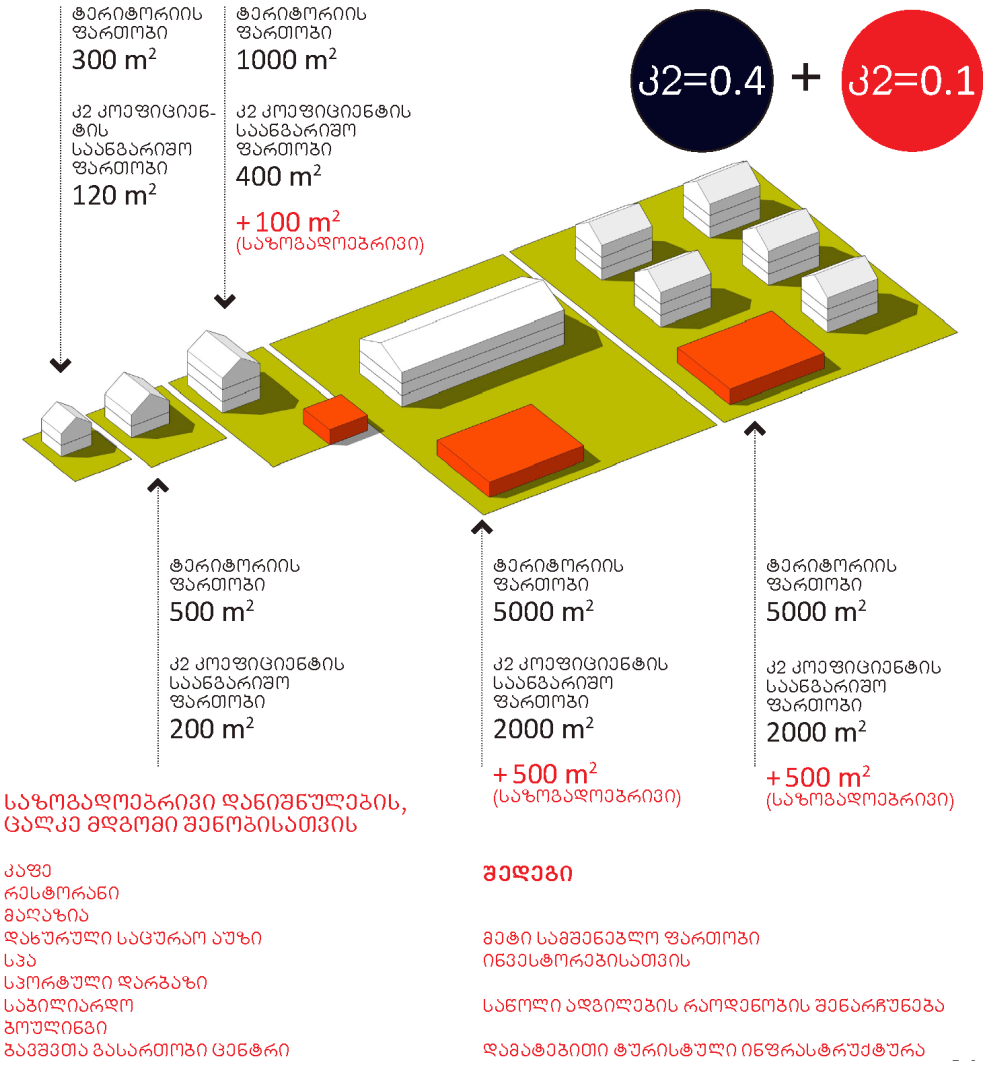
შედეგი

მეტი სამშენებლო ფართობი ინვესტორებისათვის

საწოლი ადგილების რაოდენობის შენარჩუნება

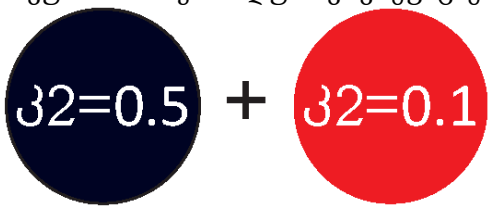
დამატებითი ტურისტული ინფრასტრუქტურა

1.3.10 დიდ მიტარბში კოეფიციენტის დადგენის პრინციპი

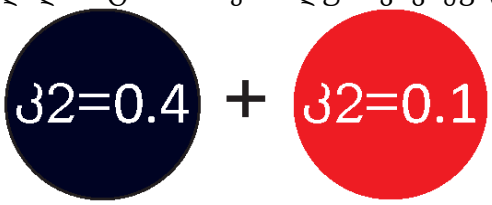


1.3.11 შედეგი

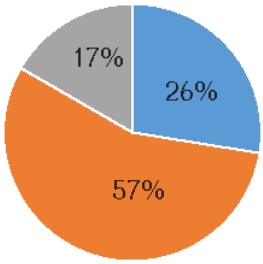
ბაკურიანის მაქსიმალური კ2 კოეფიციენტები



დიდი მიტარბის მაქსიმალური კ2 კოეფიციენტები



საწოლის ადგილების რაოდენობა
ბაკურიანი - 51 000
დიდი მიტარბი - 5 000



სათხილამურო ტრასებზე ტურისტთა რაოდენობა
სხვა ტურისტული სერვისების მომხმარებელი ტურისტები
ადგილობრივი მოსახლეობა და მომსახურე პერსონალი

1.4 დაწესებული ესთეტიური პარამეტრები

1.4.1 გადახურვის დასაშვები ფერები ნაცრისფერი ყავისფერი

1.4.2 ღობის დასაშვები სახეობები

1.5 გათვალისწინებული სამუშაოები და მათი განხორციელების ეტაპობრიობა პრიორიტეტების მიხედვით

I ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები
(მიზანი: არსებული სატრანსპორტო პრობლემების მოგვარება)
1. შემოვლითი გზის პროექტი
2. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ქსელის პროექტი
3. ცენტრალური სატრანსპორტო ჰაბის პროექტი
4. ავტოსადგომების პროექტები
5. დიდველი-ტატრაპომის დამაკავშირებელი სათხილამურო ტრასის და საბაგირო ხაზის პროექტი
6. ტატრაპომას სათხიმალური ტრასის და საბაგირო ხაზის რეაბილიტაციის პროექტი

II ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები
(მიზანი: ბაკურიანის ახალი სტანდარტით განვითარების სანიმუშო მაგალითის შექმნა, რაც უნდა იქცეს სახელმძღვანელოდ კერძო ინვესტორებისათვის სხვადასხვა დეველოპერული პროექტების განხორციელებისას)
7, აღმაშენებლის ქუჩისა და ქუჩაზე მდებარე შენობების ფასადების რეაბილიტაციის პროექტი
8. მდინარის გასწვრივ საფეხმავლო მარშრუტის და მიმდებარე ტერიტორიის კეთილმოწყობის პროექტი

III ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები
(მიზანი: არსებული ინფრასტრუქტურის ხარისხის გაუმჯობესება)
9. არსებული განაშენიანების ცენტრალური წყალმომარაგების რეაბილიტაციის პროექტი
10. არსებული განაშენიანების ცენტრალური გაზმომარაგების რეაბილიტაციის პროექტი
11. არსებული განაშენიანების ცენტრალური საყოფაცხოვრებო წყალარინების რეაბილიტაციის პროექტი
12. არსებული განაშენიანების ცენტრალური სანიაღვრე წყალარინების რეაბილიტაციის პროექტი
13. არსებული განაშენიანების ფარგლებში ქუჩათა ქსელის რეაბილიტაციის პროექტები

IV ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები
(მიზანი: არსებული ტურისტული ინფრასტრუქტურის ობიექტების რეაბილიტაცია)
14. არსებული პარკის რეაბილიტაციის პროექტი
15. არსებული სარბოლო-სათხილამურო ტრასის რეაბილიტაცია
16. არსებული ტრამპლინების რეაბილიტაცია
17. 25-იანების სასწავლო სათხილამურო ტრასის და მისი ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია
18. პარკის სასრიალო ტრასის რეაბილიტაცია

V ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები
(მიზანი: ახალი ტურისტული ინფრასტრუქტურის ობიექტების შექმნა)
19. ახალი ცენტრალური პარკის პროექტი (წრიულის შიდა ტერიტორიაზე)
20. ახალი ბიატლონის ტრასის პროექტი
21. გოლფის მოედნის პროექტი
22. ე.წ. "ლაგერის" ტერიტორიაზე სპორტული კომპლექსის პროექტი
23. დიდველი მთაზე ახალი სათხიმალური ტრასების და საბაგირო ხაზების პროექტი
24. იმერლების მთაზე სათხიმალური ტრასების და საბაგირო ხაზების პროექტი
25. K1DC6 სათხიმალური ტრასების და საბაგირო ხაზების პროექტი
26. K4BG სათხიმალური ტრასის და საბაგირო ხაზის პროექტი

VI ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები
(მიზანი: ახალი ტერიტორიების შესაბამისი ინფრასტრუქტურით უზრუნველყოფა)
27. ახალი განაშენიანების ცენტრალური წყალმომარაგების პროექტი
28. ახალი განაშენიანების ცენტრალური გაზმომარაგების პროექტი
29. ახალი განაშენიანების ცენტრალური საყოფაცხოვრებო წყალარინების პროექტი

30. ახალი განაშენიანების ცენტრალური სანიაღვრე წყალარინების პროექტი
31. ახალი განაშენიანების ფარგლებში შიდა გზების პროექტები
32. ახალი ტერიტორიების რეკრეაციული სივრცეების კეთილმოწყობა