

1.2.9

განმარტებითი ბარათი

ტურისტული ინფრასტრუქტურა

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 ძირითადად 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.

განმარტებითი ბარათი

მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

1. მოხილობა/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 მოხილურობა ყველა მიმართულებით, კერძო ტრანსპორტის მინიმალისაციის ფონზე.

1.2. კონცეპტუალური გადაწყვეტა

უნივერსალური კონცეპტუალური გადაწყვეტის მიღება თავიდანვე არ წარმოადგენდა დაპროექტების მიზანს, ვინაიდან გარემო პირობები ცვალებადია როგორც ტერიტორიალური, ისე სეზონური თვალსაზრისით.

მოხილურობის 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 მოხილურობის უზრუნველყოფა ფაქტობრივად შეუძლებელია.

ვინაიდან 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 სატრანსპორტო 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 ტრანსპორტის არ არსებობის გამო ყველა სტუმარი სათხილამურო ტრასებისკენ მოძრაობს საკუთარი ავტოტრანსპორტით, რაც საბოლოოდ იწვევს სატრანსპორტო კოლაფსს.

წარმოდგენილი მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა ითვალისწინებს კერძო ტრანსპორტით კურორტის სტუმრობას როგორც გრძელვადიანი, ისე მოკლევადიანი სტუმრებისთვის, თუმცა მაქსიმალურად ზღუდავს მათ გადაადგილებას დასახლების ფარგლებში. შეზღუდვა ორი ტიპისაა:

1. აღმაშენებლის 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 სატრანსპორტო 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 (დაახლოებით 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 შედგას, 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 მოხილურობის 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 გადასადგილებლად ski-in, ski-out სისტემის გამოყენება განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანია. ასეთი მომსახურების სისტემა 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. მიწათსარგებლობის 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.

მოხილობა / ცრანსპორტით უზრუნველყოფა

ასეთი სიტემის არსებობა მნიშვნელოვანია ზამთრის პირობებში, თუმცა მისი ეფექტურად გამოყენება შესაძლებელია უთოვლო სეზონზეც. მიწათსარგებლობის 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 საველოსიპედო სპორტის განვითარება. ამ მხრივ 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 კეზზე 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 მგზავრთადაყვანაში. მიუხედავად იმისა რომ ბაკურიანი მათათა სისტემაშია, თავად დასახლება არ გამოირჩევა რთული რელიეფით და შესაძლებელია ველობილიკების მოწყობა სატრანსპორტო მაგისტრალისა და მდინარის რეკრეაციული სივრცის გასწვრივ.

ველოსიპედის პოპულარიზაციისთვის მოსამზადებელია ინფრასტრუქტურა ამ მიმართულებით: 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 აღმოფხვრა, 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.) მგგ 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 რაოდენობის შემცირებით მგგ ითვალისწინებს 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

მგგ-ს პროექტი მოხილურობის კუთხით მომართულია კერძო ავტოტრანსპორტის მინიმალიზაციისკენ, თუმცა აუცილებელია ბაკურიანში ჩამომსვლელთათვის ავტოსადგომების უზრუნველყოფა.

ამ კუთხით ორი გადაწყვეტაა წარმოდგენილ :

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 ამუშავების 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 თანაბრად დაშორებული თბილისის და ქუთაისის აეროპორტებიდან და ფაქტიურად ყველა სხვა ქალაქზე ნაკლებად ხვდება აეროპორტებისა და აეროდრომების მომსახურების რადიუსში.

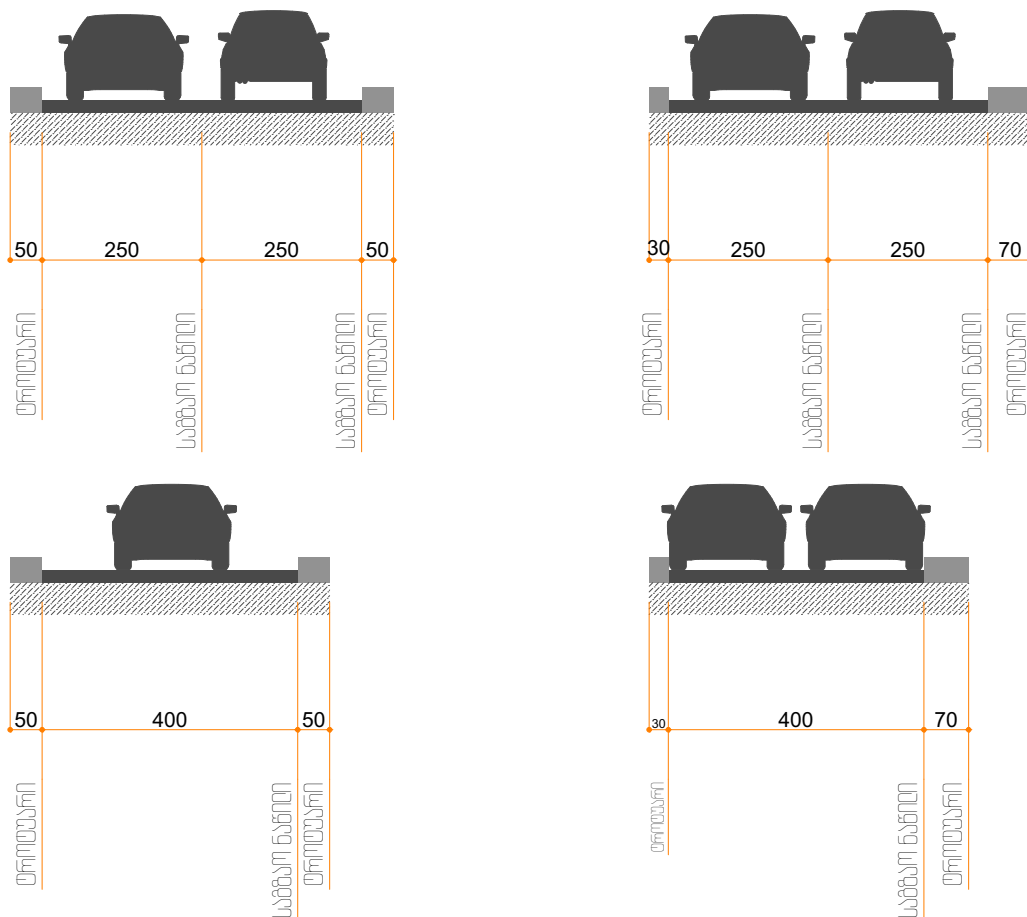
ამ კუთხით მნიშვნელოვანია ბაკურიანისთვის ასეთი პოტენციალის გამოყენება, ვინაიდან შეზღუდულია სათხილამურო ტრასების რაოდენობა და კურორტის ზრდა ძირითადად ხარისხობრივ მატებაში უნდა აისახოს. ამასთან, სპორტის ძვირადღირებული სახეობების განვითარება (გოლფი, ჩოგბურთი...) მოითხოვს იოლ მიღწევადობას. ამ კუთხით საუკეთესო ტერიტორიად შერჩეულ იქნა ე.წ. ლაგერის მიდნორი, 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.

1.2.10

განმარტებითი ბარათი მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

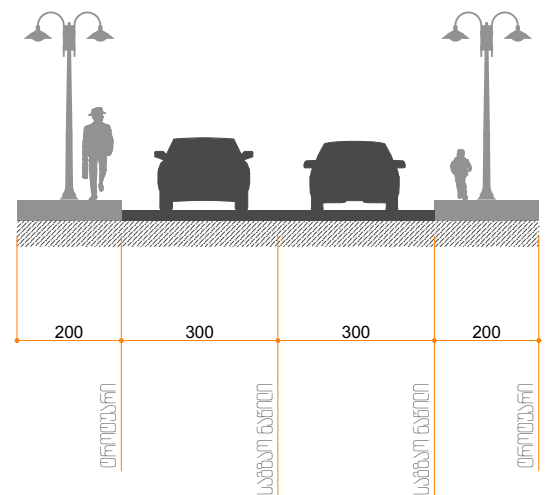
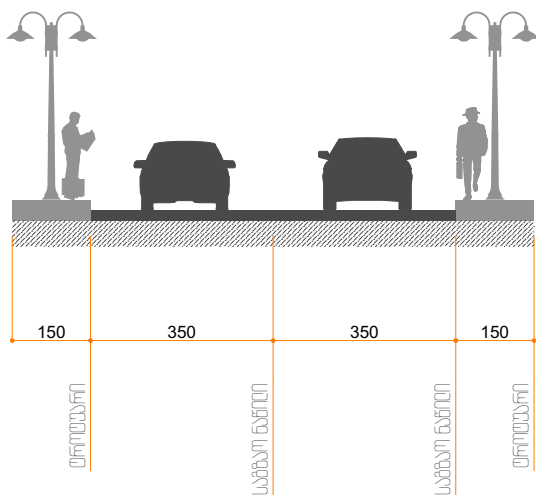
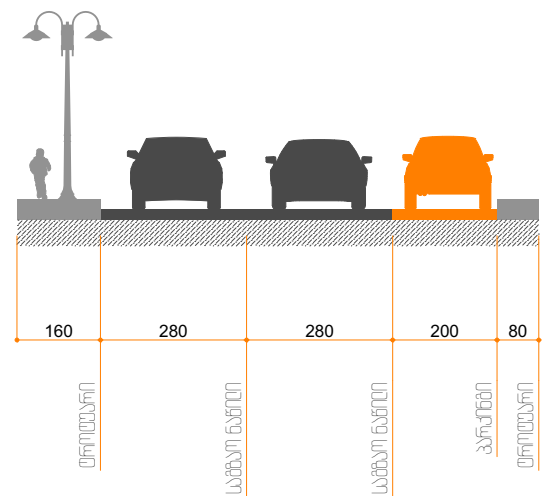
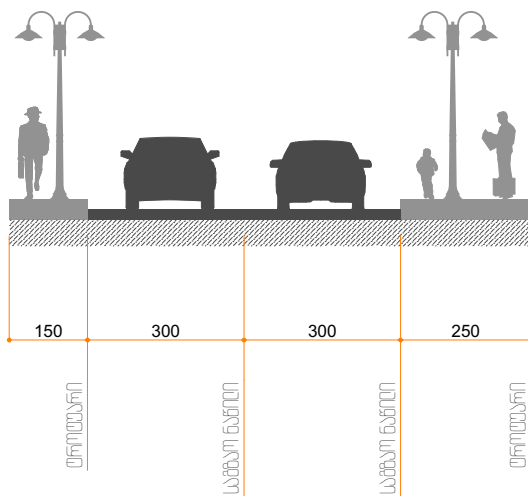
მინიმალური სიგანის ქუჩის მოწყობის მაგალიტები



1.2.10

განმარტებითი ბარათი მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

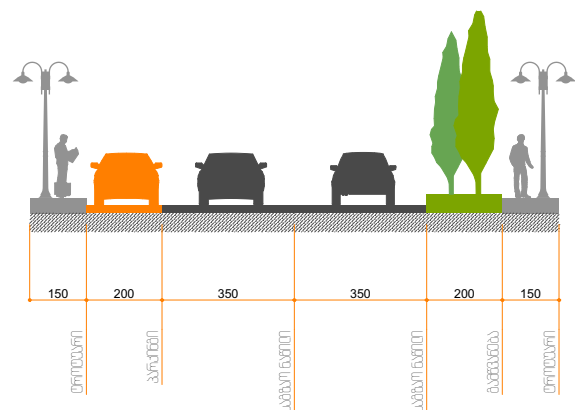
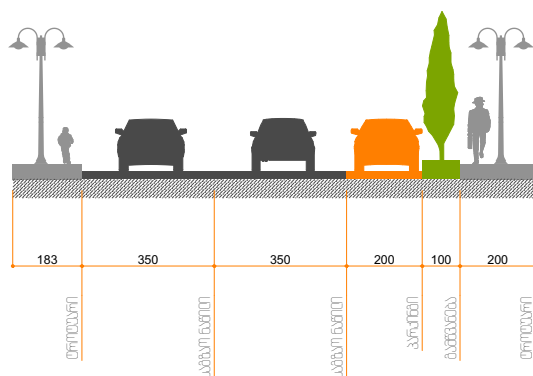
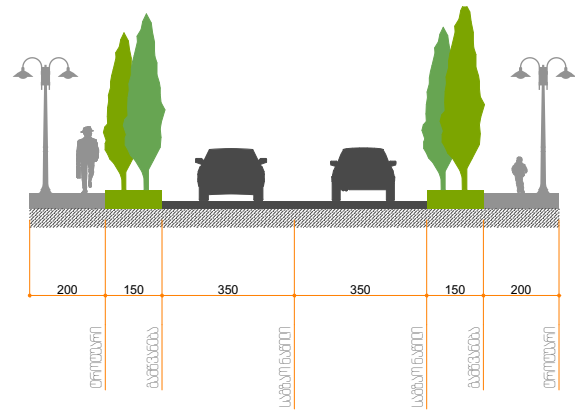
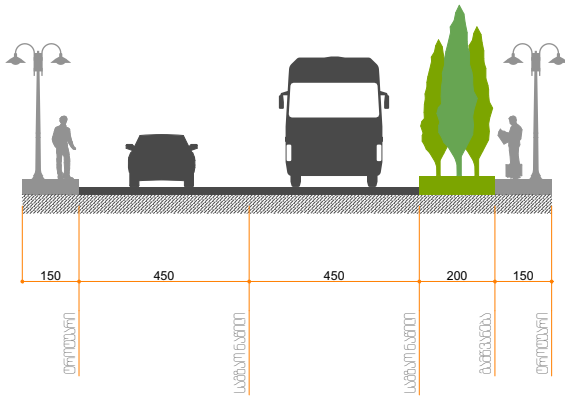
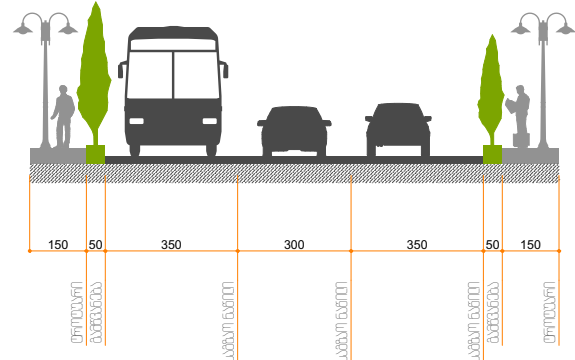
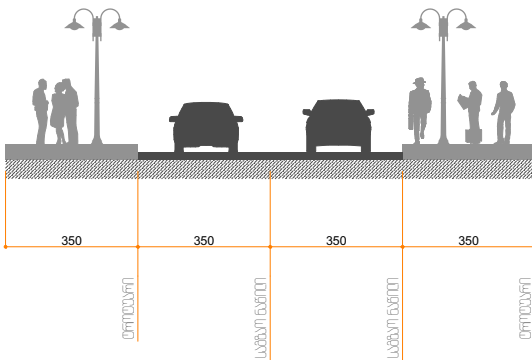
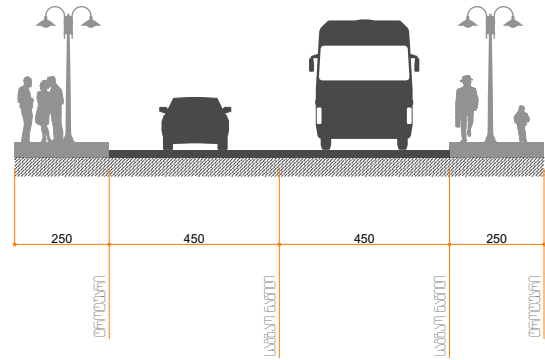
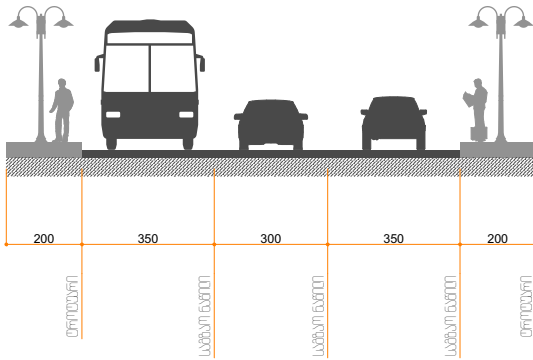
საუბლო სივანის ქუჩის მოწყობის მაგალითები



1.2.10

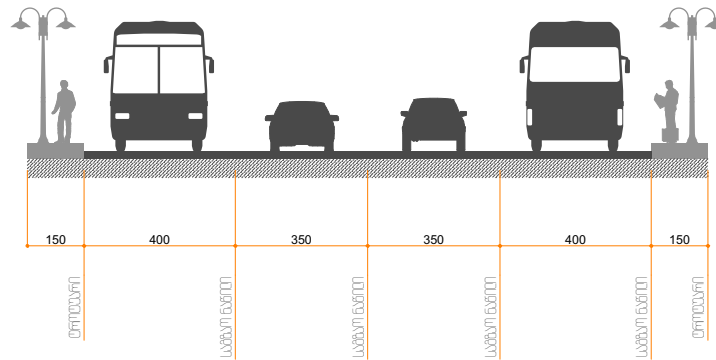
განმარტებითი ბარათი მოხილვა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

ჰობა წაქაჩის ქუჩის მოწყობის მაგალითები

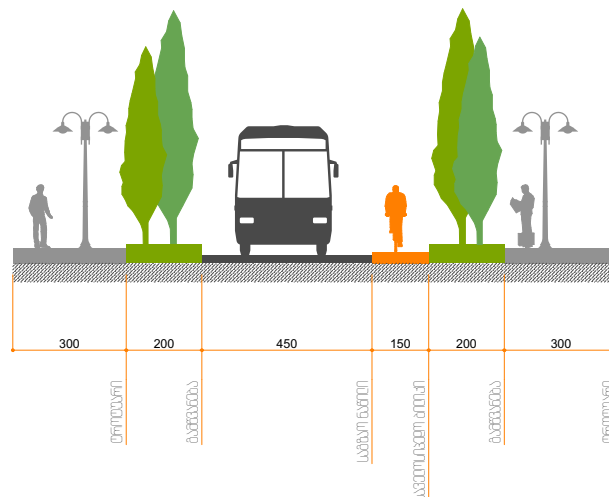
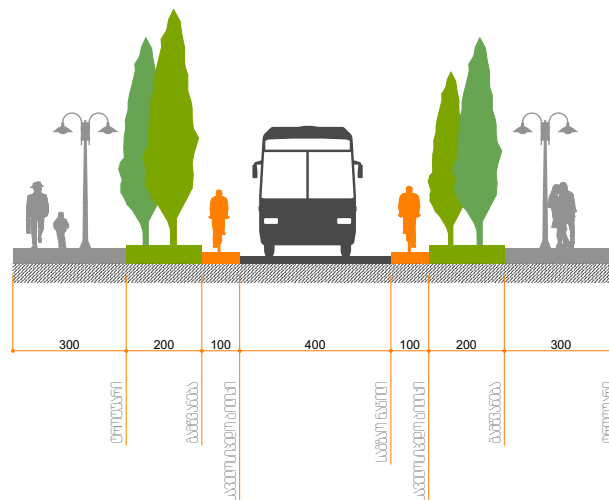


1.2.10

განმარტებითი ბარათი მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა საპროექტო შემოვლითი გზის მოწყობის მაგალითი



აღმაუენებლის ქუჩის მოწყობის მაგალითები

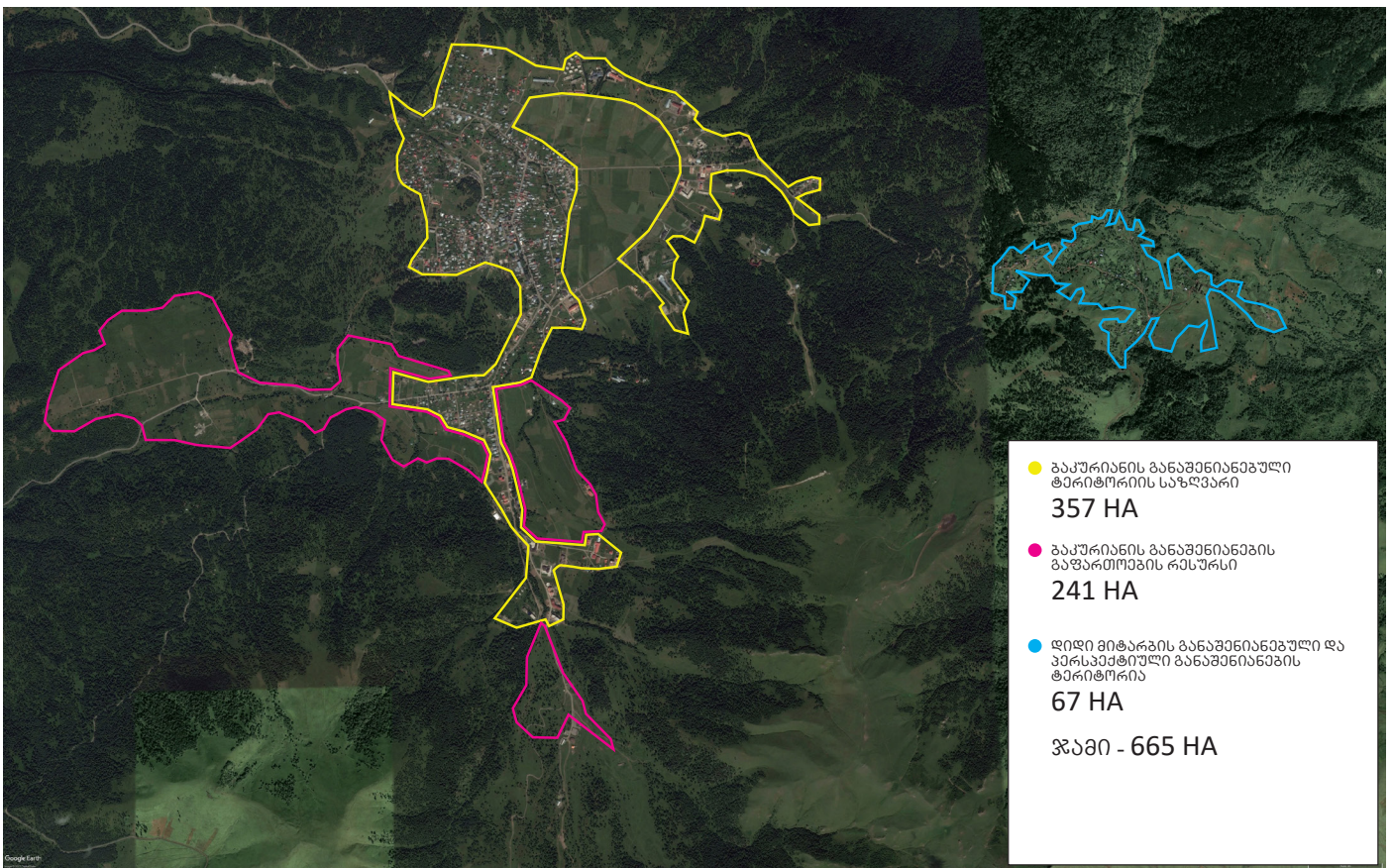


მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

**ბაკურიანის და დიდი მიტარხის ტერიტორიები
პროექტის მიხედვით განხილულია ერთი
საკურორტო ტერიტორიის კომპლექსში,
შესაბამისად ეფექტიანობის შეფასება მოხდა
ორივე ტერიტორიაზე**

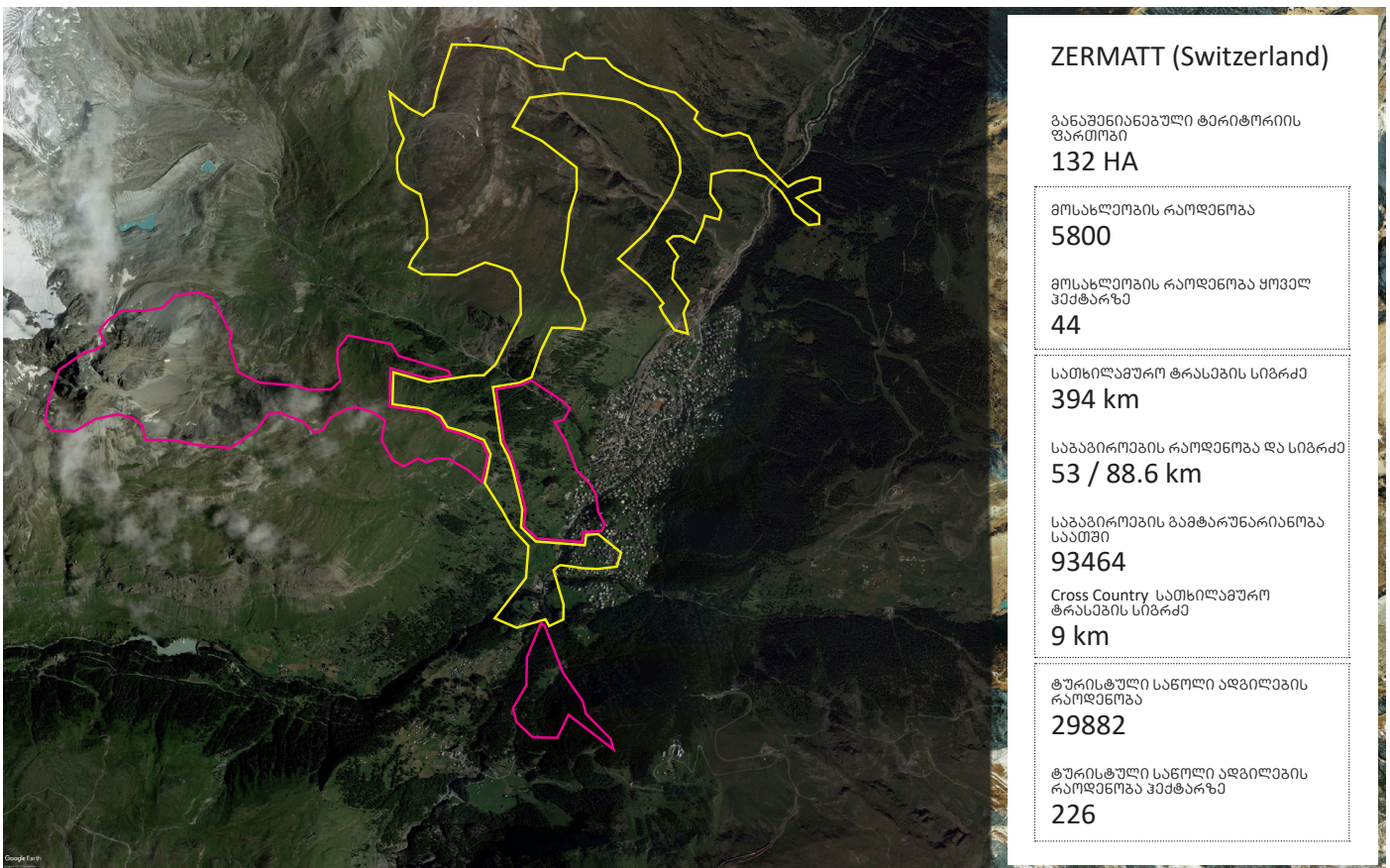
1.3.1

მიწათსარგებლოდის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება ბაკურიანის და ღიფი მიტარების განაშენიანება



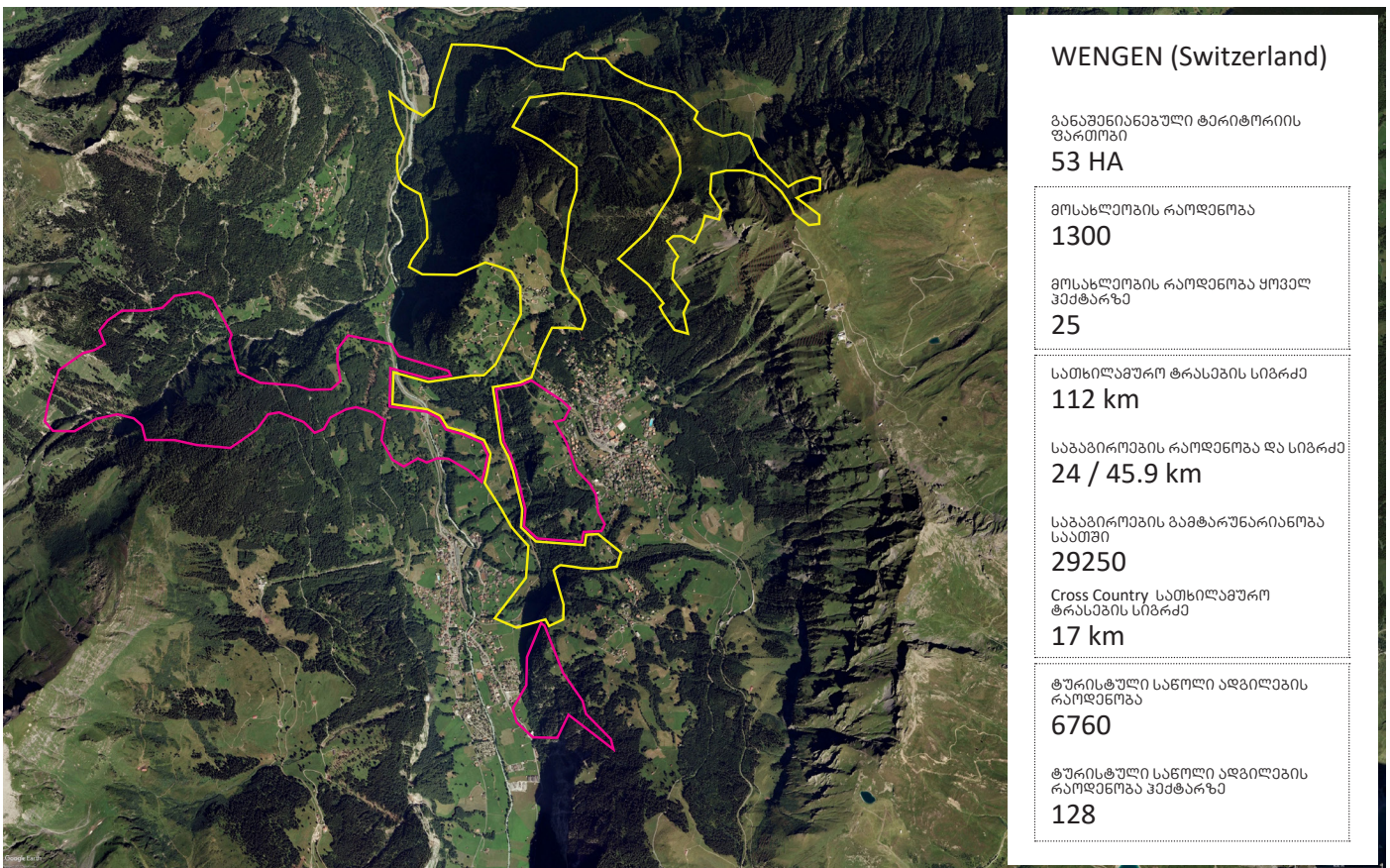
1.3.2

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



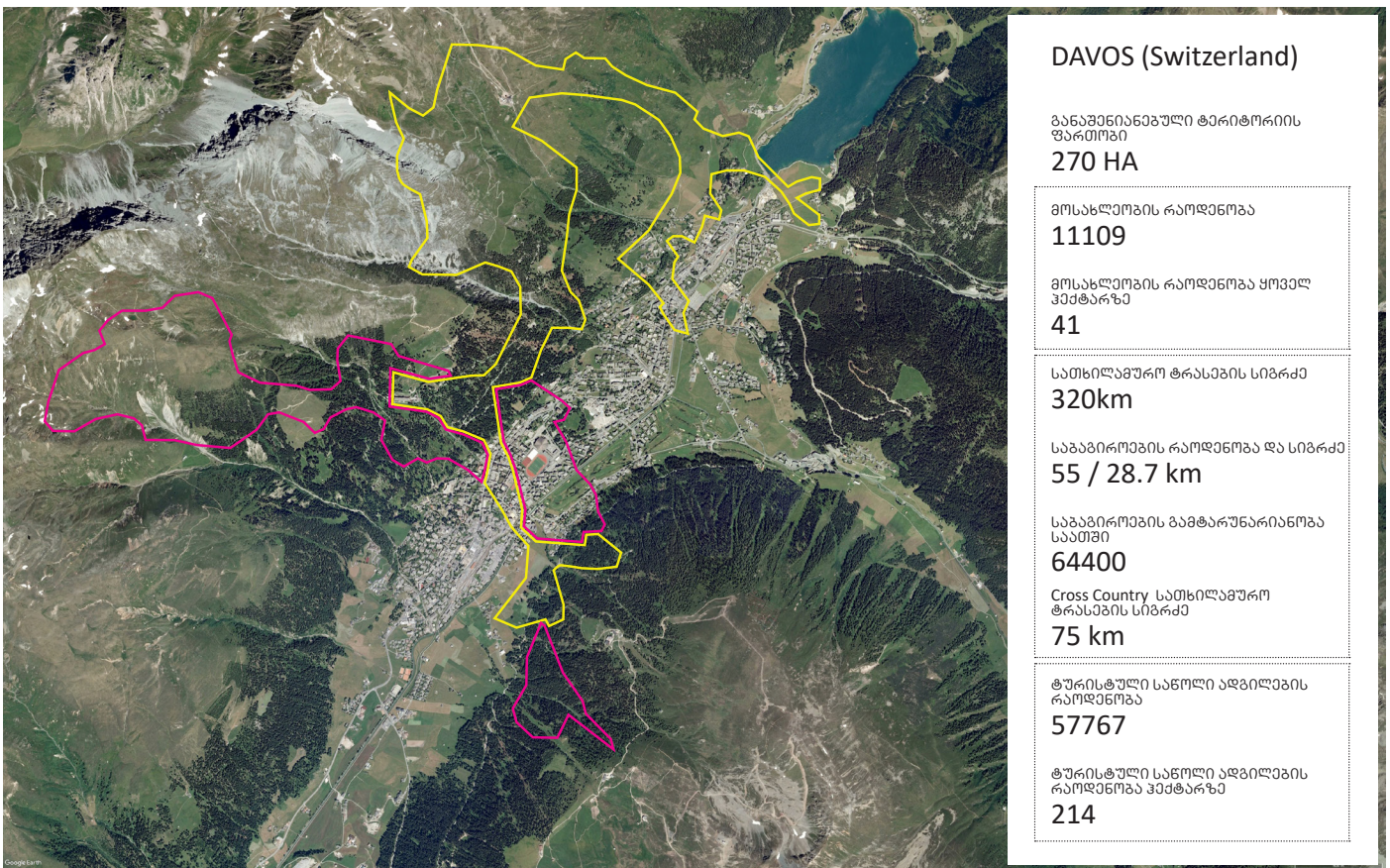
1.3.2

მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



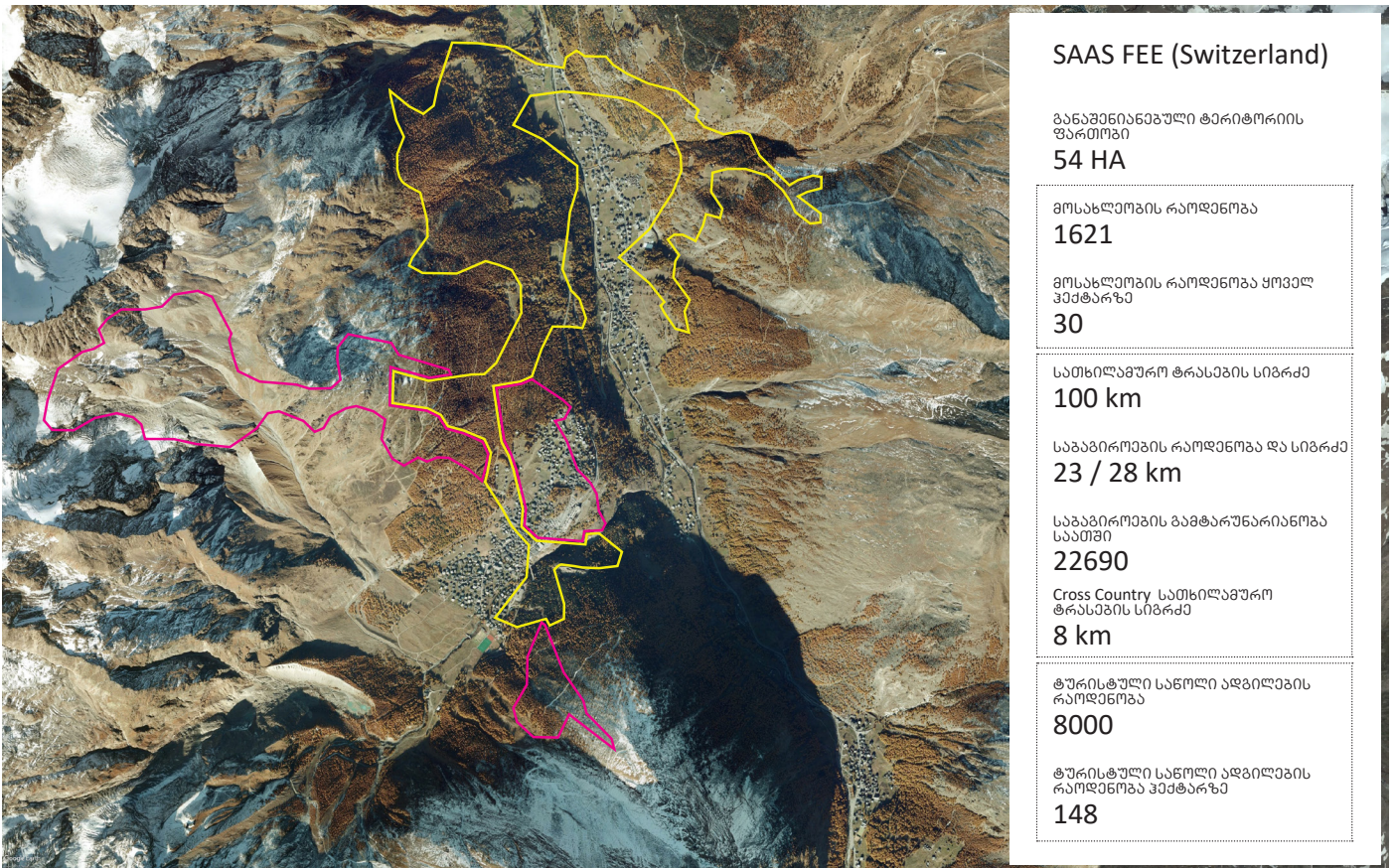
1.3.2

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



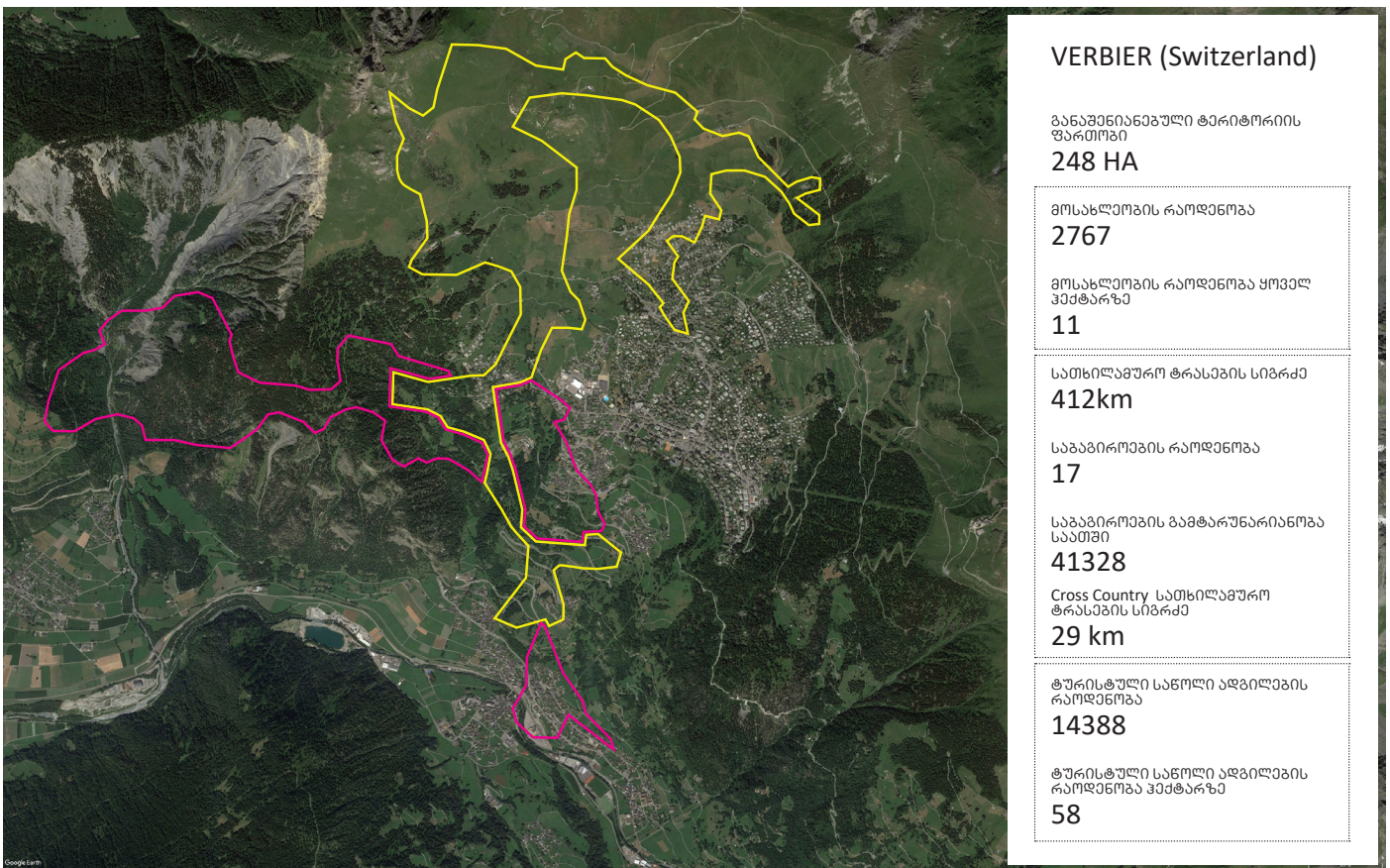
1.3.2

მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



1.3.2

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი

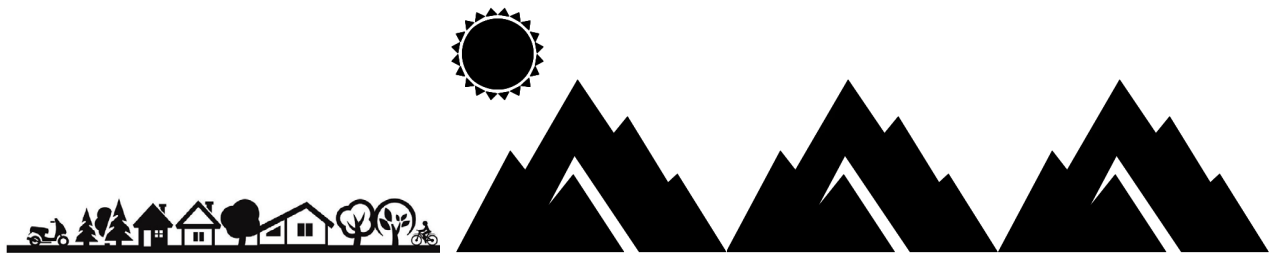


1.3.2

მიწათსარგებლოდის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი

კურორტი	განაშენიანებული ტერიტორიის ფართობი (ha)	მოსახლეობის რაოდენობა	მოსახლე ყოველ 1 ჰა-ზე	სათბილატორო ტრასების სიგრძე (კმ)	სათბილატორო ტრასების სიგრძე 1 ტურისტზე (მ)	CROSS COUNTRY ტრასების სიგრძე (კმ)	საბაგიროვების რაოდენობა	საბაგიროვების სიგრძე (კმ)	საბაგიროვ სიგრძე 1 ტურისტზე (მ)	საბაგიროვ გამტარუნარი აქტიულობა (სათბი)	ტურისტული აქტიულობის ჩვეულებები	ტურისტული აქტიულობის რაოდენობა	სტუმრების ყოველ მოსახლეზე
ბაგრატიონის არსებული მაგისტრალური	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
უფროსი 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 სიმნიშვნელობა
სამთო სათხილაგურო ტრასების სიუხვე

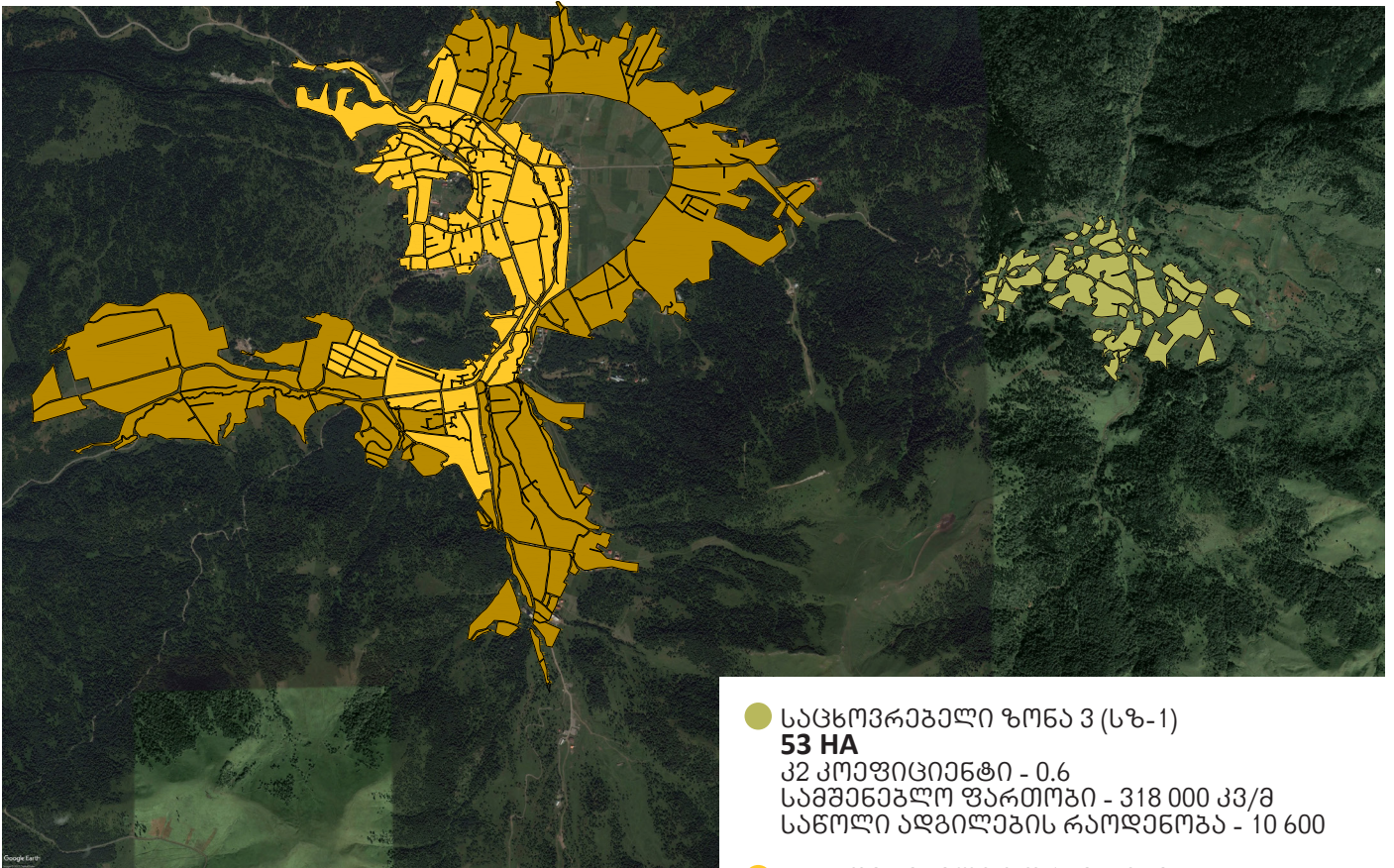


გაგურის მაგალითი:
განაშენიანებული და განაშენიანებელი ტერიტორიების სიუხვე
სამთო სათხილაგურო ტრასების სიმნიშვნელობა



1.3.3

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება ტერიტორიის განვითარება არსებული პარამეტრებით



- საცხოვრებელი ზონა 3 (სზ-1)
53 HA
პ2 კოეფიციენტი - 0.6
სამშენებლო ფართობი - 318 000 კვ/მ
საწოლი ადგილების რაოდენობა - 10 600
- საცხოვრებელი ზონა 3 (სზ-3)
163 HA
პ2 კოეფიციენტი - 1.3
სამშენებლო ფართობი - 2 080 000 კვ/მ
საწოლი ადგილების რაოდენობა - 69 033
- საცხოვრებელი ზონა 3 (სზ-5)
370 HA
პ2 კოეფიციენტი - 1.8
სამშენებლო ფართობი - 6 660 000 კვ/მ
საწოლი ადგილების რაოდენობა - 222 000

ჯამი

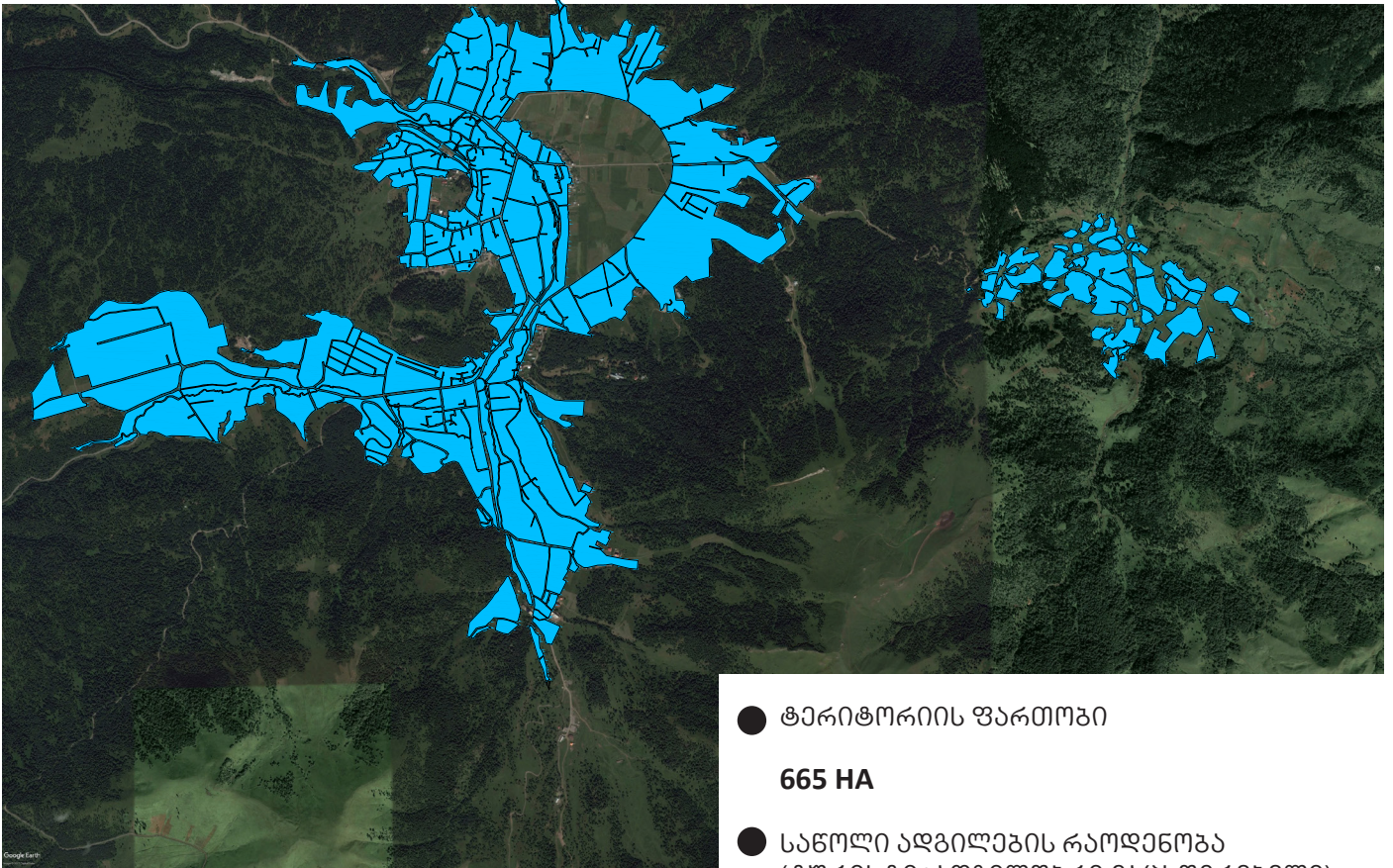
ტერიტორიის ფართობი
665 HA
სამშენებლო ფართობი
9 058 000 კვ/მ
საწოლი ადგილების რაოდენობა
301 933
საწოლი ადგილების რაოდენობა ჰექტარზე
453



- გადამჭიდროვებული ტერიტორია
- სათხილამურო ტრასების საჭირო სიგრძე **3542 km**
- სათხილამურო ტრასების რესურსი **88 km**

1.3.4

მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება ტერიტორიის განვითარება ევროპული კურორტების საშუალო სტატისტიკური პარამეტრებით



- ტერიტორიის ფართობი

665 HA

- სანოლი ადგილების რაოდენობა
(ტურისტული+ადგილობრივი მაცხოვრებელი)

$200 \times 665 = 133\ 000$

- საშუალო ფართობი 1 სანოლი ადგილზე

$30\ m^2$

- საშუალო ფართობი

$3\ 990\ 000\ m^2$

- საშუალო კ2 კოეფიციენტი

$3\ 990\ 000 / 5\ 860\ 000 = 0.7$



- სათხილამურო ტრასების საჭირო სიგრძე **1567 km**
- სათხილამურო ტრასების რესურსი **88 km**

1.3.5

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება პერსპექტიული საწოლი ადგილების გაანგარიშება

მინიმალური შესაძლო კ2 კოეფიციენტი - 0.1

სრული სამშენებლო ფართობი - 600 000 მ² - 800 000 მ²

არსებული შენობების სამშენებლო ფართობი 684 000 მ²

საწოლი ადგილების რაოდენობა 27 000

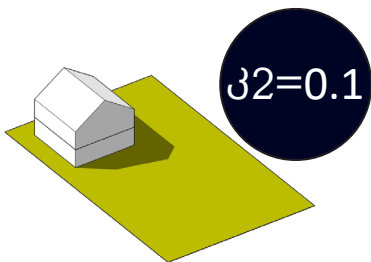
სათხილამურო ტრასების რესურსი 14 600 ადამიანი

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 მ²



ტერიტორიის ფასი

50 000 \$

სამშენებლო ფართობი

100 მ²

სამშენებლო ღირებულება

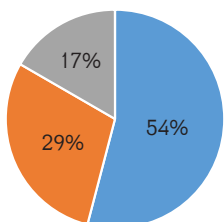
30 000 \$

სარეალიზაციო ღირებულება

80 000 \$ (1მ²=800 \$)

მოგება

0 \$



■ სათხილამურო ტრასებზე ტურისტთა რაოდენობა

■ სხვა ტურისტული სერვისების მომხმარებელი ტურისტები

■ ადგილობრივი მოსახლეობა და მომსახურე პერსონალი

1.3.5

მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება პერსპექტიული საწოლი ადგილების გაანგარიშება

კ2 კოეფიციენტი - 0.2

სრული სამშენებლო ფართობი - 1 200 000 მ² - 1 600 000 მ²

არსებული შენობების სამშენებლო ფართობი 684 000 მ²

საწოლი ადგილების რაოდენობა 53 000

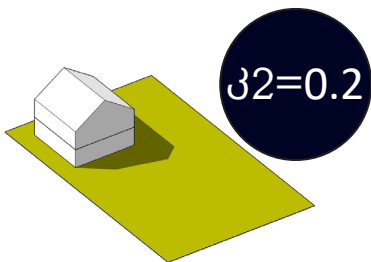
სათხილამურო ტრასების რესურსი 14 600 ადამიანი

მეორე საცდელ
ვარიანტად დათვლილი
იქნა მინიმალური
შესაძლო კ-2
კოეფიციენტით
(0.2) განვითარების
შესაძლებლობა.

გაანგარიშება
აჩვენებს ამ ვარიანტის
ეფექტიანობას.

ტერიტორიის ფართობი

1000 მ²



ტერიტორიის ფასი

50 000 \$

სამშენებლო ფართობი

200 მ²

სამშენებლო ღირებულება

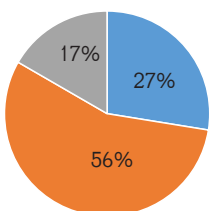
60 000 \$

სარეალიზაციო ღირებულება

160 000 \$ (1მ²=800 \$)

მოგება

50 000 \$



■ სათხილამურო ტრასებზე ტურისტთა რაოდენობა

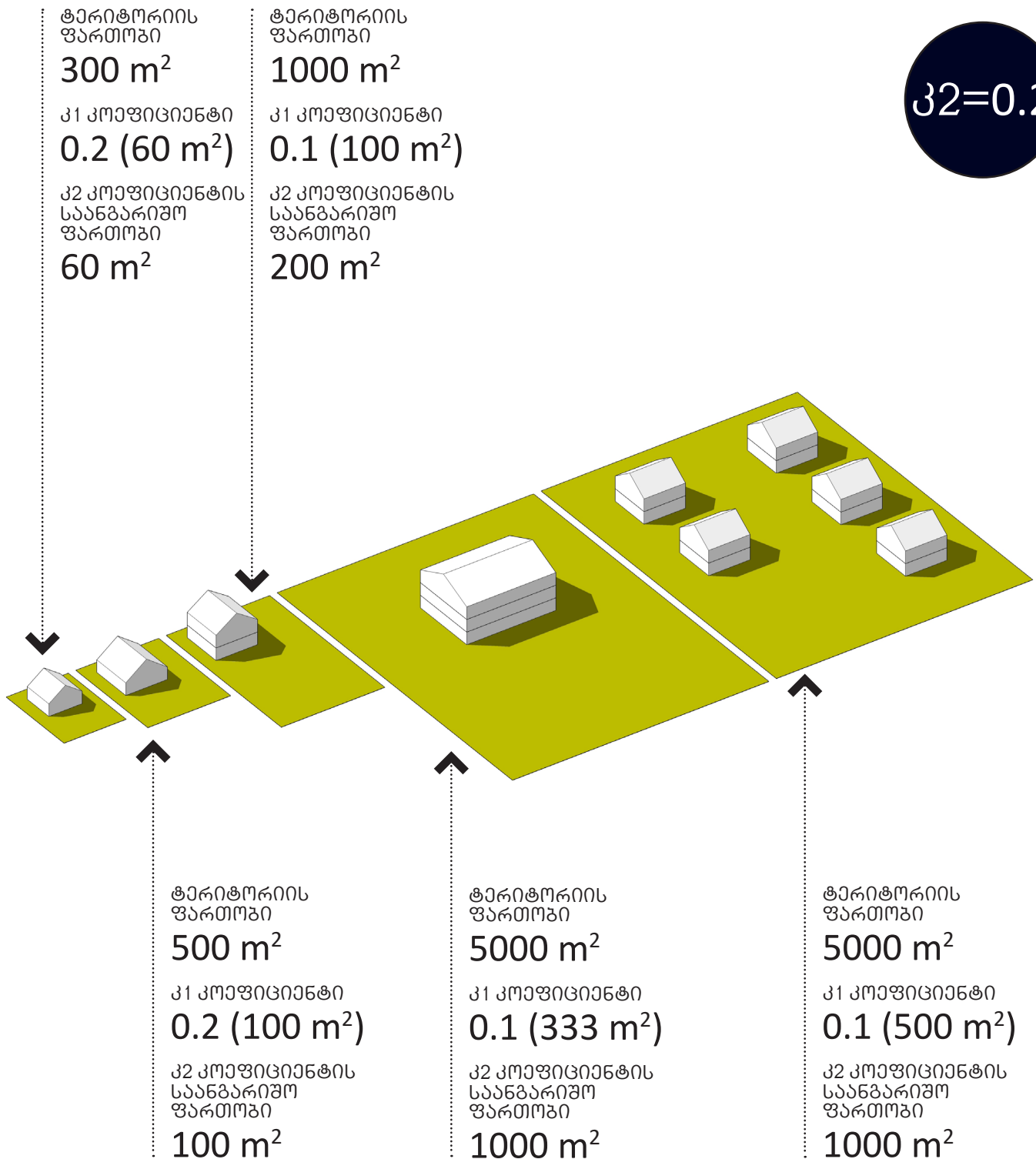
■ სხვა ტურისტული სერვისების მომხმარებელი ტურისტები

■ ადგილობრივი მოსახლეობა და მომსახურე პერსონალი

1.3.6

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება საკრთო-კომუნიკაციო განვითარების მასშტაბი

$$K2=0.2$$

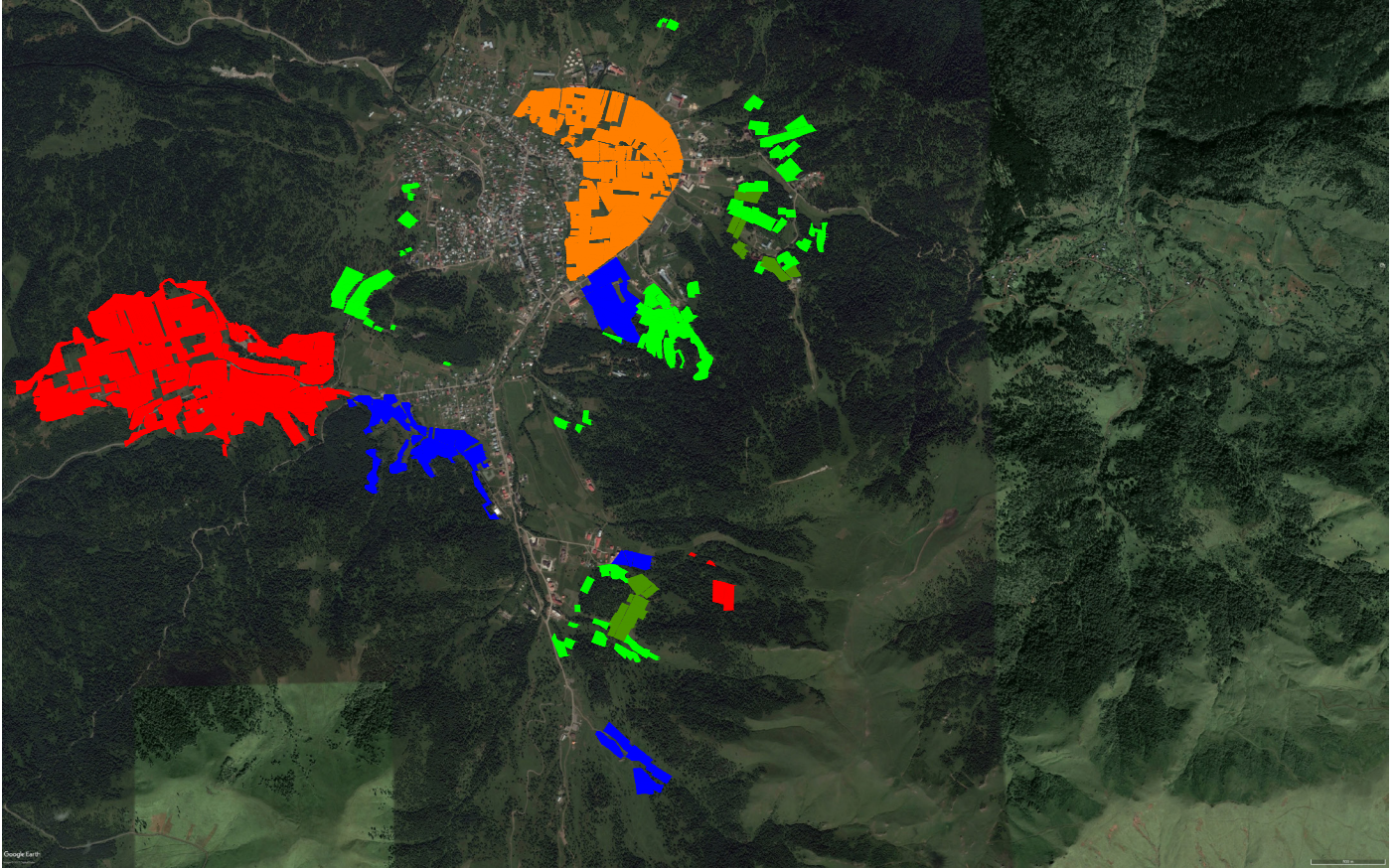


მიზანი

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

1.3.7

მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება 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

- გუნებრივი ლანდშაფტი ან ტყე (არსებული მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის მიხედვით საცხოვრებელი ზონა)

11.4 HA

- გუნებრივი ლანდშაფტი ან ტყე (არსებული მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის მიხედვით სარეკრეაციო ან სასოფლო სამეურნეო ზონა)

38.9 HA

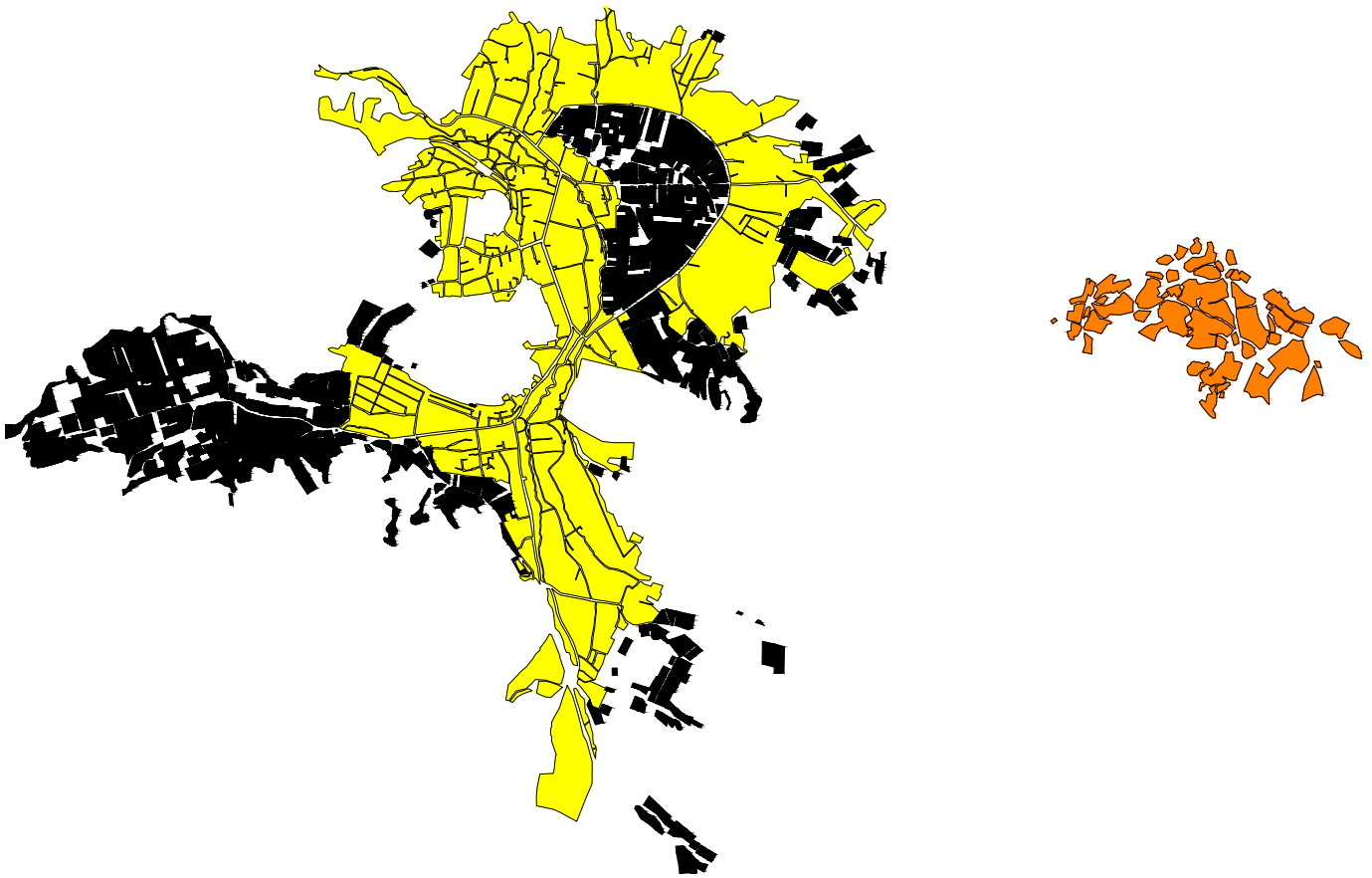
- წრიული შიდა ტერიტორია (ცენტრალური პარკი)

55.3 HA

ჯამი - 240.8 HA

1.3.8

მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სამშენებლო და არასამშენებლო ტერიტორიების რუკა



1.3.9

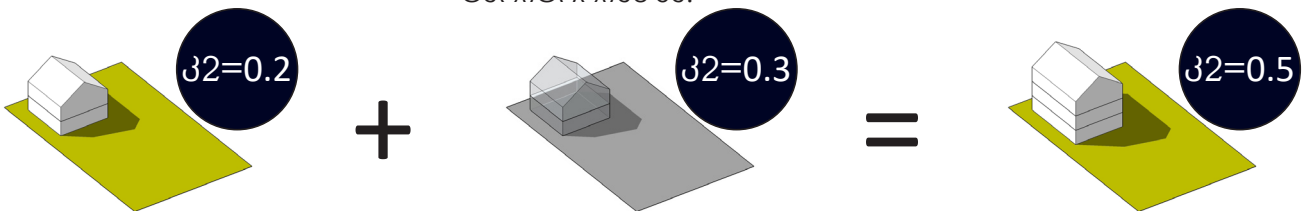
მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება **ბაკურიანში კოეფიციენტის მატების პრინციპი**

ბაკურიანის სამშენებლო ტერიტორიაზე 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
ტერიტორიაზე
აღნიშნული კოეფიციენტი
წარმოადგენს რეალურ
სამშენებლო კოეფიციენტს.

არასამშენებლო
ტერიტორიაზე
კოეფიციენტი წარმოადგენს
პირობით ციფრს, რომლის
გამოყენება იქნება
შესაძლებელი მხოლოდ
სამშენებლო
ტერიტორიაზე.



პარინატი №1

იმ შემთხვევაში, თუ მშენებლობით დაინტერესებულ პირს გააჩნია მიწის ნაკვეთი სამშენებლო
ტერიტორიაზე და მას სურს სამშენებლო კოეფიციენტის გაზრდა. აღნიშნულ პირს შეუძლია
შეიძინოს მიწის ნაკვეთი არასამშენებლო ტერიტორიაზე, გადასცეს ის სახელმწიფოს, ხოლო
აღნიშნული ნაკვეთისათვის განკუთვნილი კოეფიციენტი გამოიყენოს საკუთარ მიწის ნაკვეთზე.

პარინატი №2

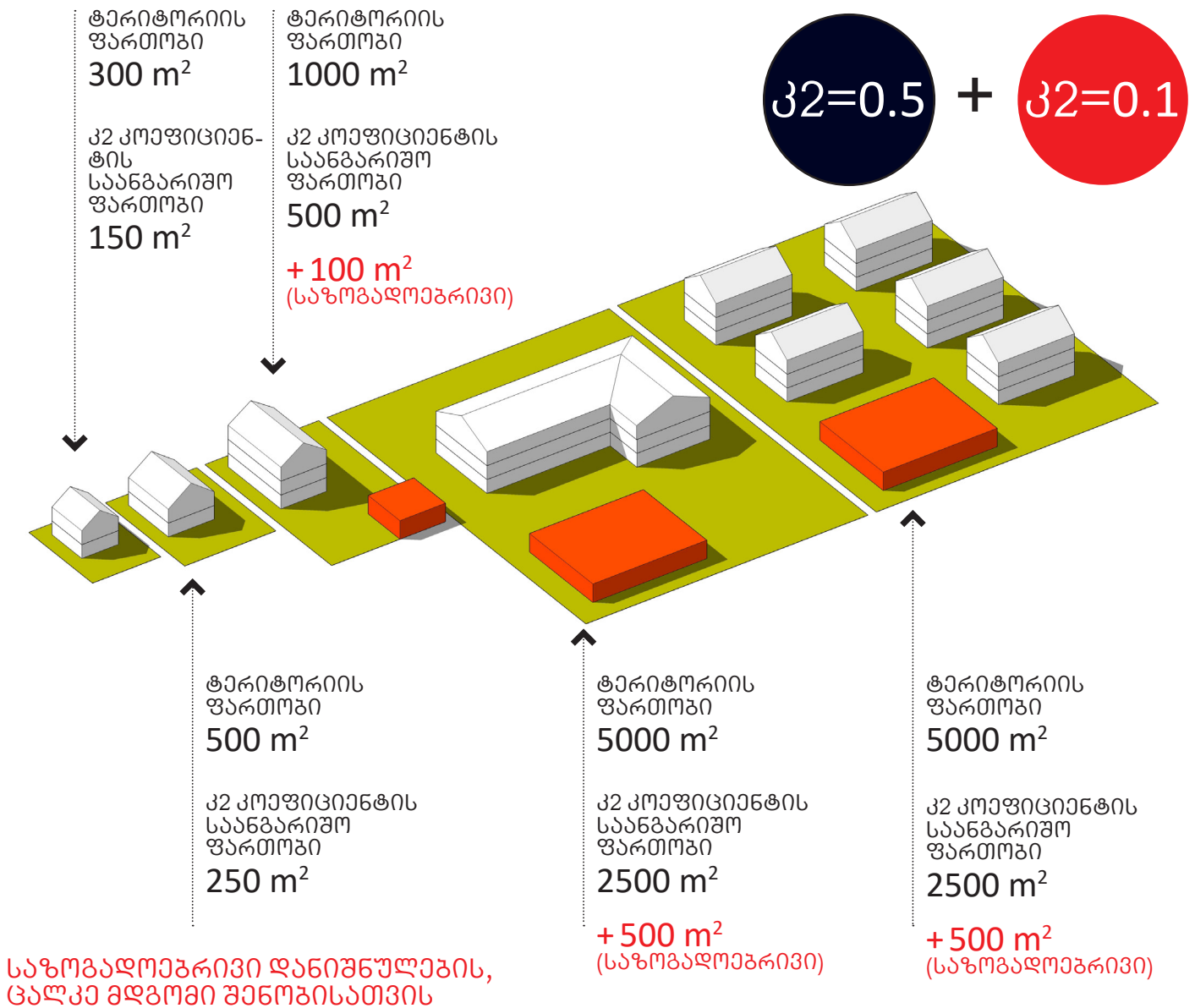
იმ შემთხვევაში, თუ მშენებლობით დაინტერესებულ პირს გააჩნია ორი მიწის ნაკვეთი: ერთი
სამშენებლო ტერიტორიაზე, ხოლო მეორე არასამშენებლო ტერიტორიაზე. იმ შემთხვევაში
თუ პირი არასამშენებლო მიწის ნაკვეთს გადასცემს სახელმწიფოს, მას შეეძლება ამ ნაკვეთის
კოეფიციენტი გამოიყენოს სამშენებლო ტერიტორიაზე.

შედეგი

- სახელმწიფო იღებს კურორტისათვის მნიშვნელოვან მიწის ნაკვეთებს საკურორტო
ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად
- არასამშენებლო ტერიტორიაზე მოხვედრილი მიწის ნაკვეთის მესაკუთრეები,
არ რჩებიან საკუთრების უფლების გარეშე და მათ რჩებათ მიწის ნაკვეთის
გასხვისების საშუალება.

1.3.9

მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება **ბაკურიანი** კოეფიციენტის მატების პრინციპი



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

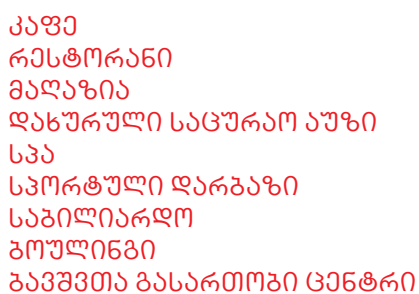
შედეგი

მეტი საგზინებლო ფართობი
ინვესტირებისათვის

საწოლი ადგილების რაოდენობის შენარჩუნება

დამატებითი ტურისტული ინფრასტრუქტურა

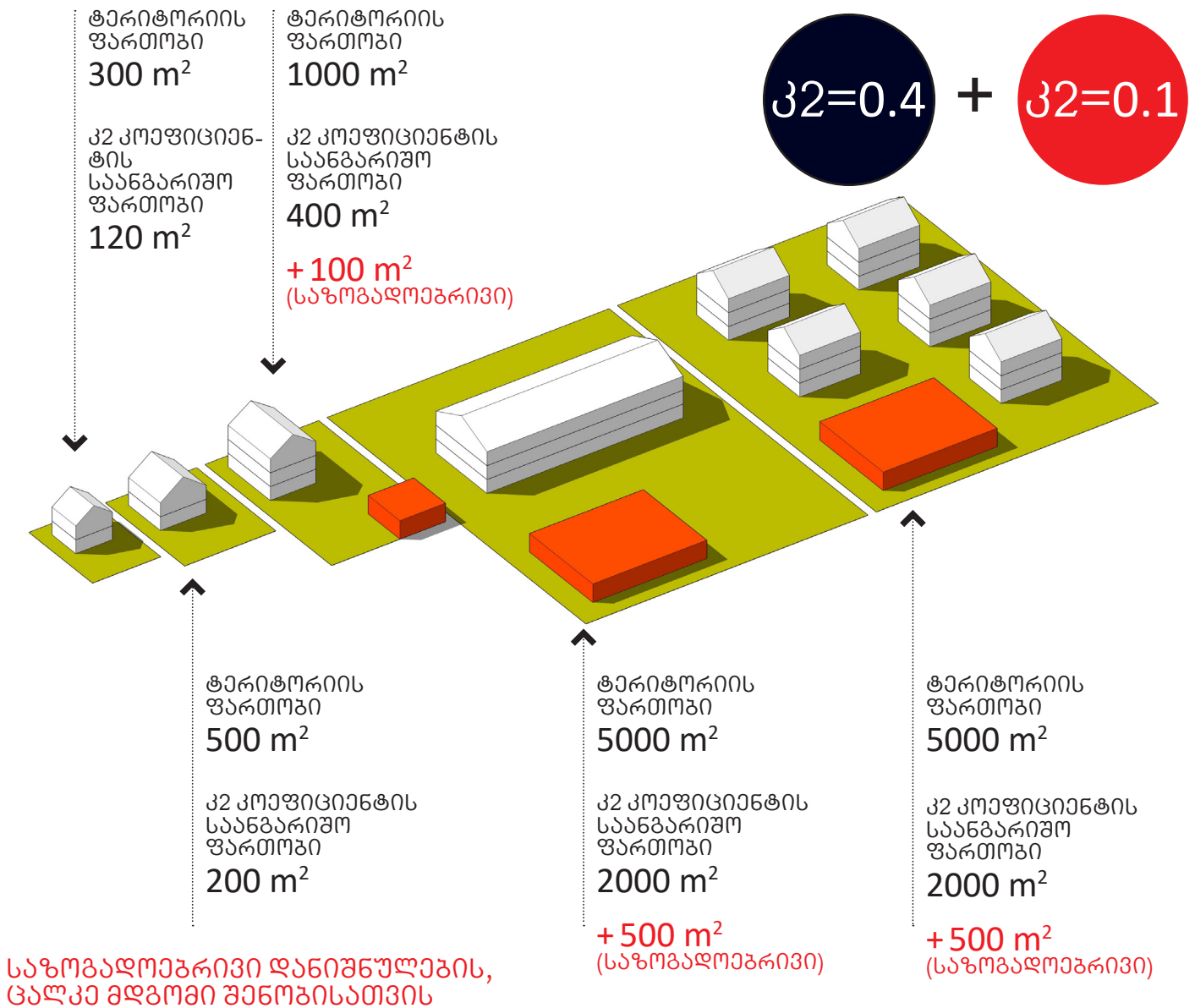
მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის
ეფექტიანობის უზრუნველყოფა
ბაკურიანში კოეფიციენტის გატანის პრინციპი



დამატებითი ტურისტული ინფრასტრუქტურა

1.3.10

მიწათსარგებლოების გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება **დიდი მიწარბში კოეფიციენტის მატების პრინციპი**



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

შედეგი

მეტი სამშენებლო ფართობი
ინვესტირებისათვის

საწოლი ადგილების რაოდენობის შენარჩუნება

დამატებითი ტურისტული ინფრასტრუქტურა

1.3.11

მინათსარგებლობის გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება შედეგი

ბაკურიანის მაქსიმალური კ2 კოეფიციენტები

$$K_2=0.5 + K_2=0.1$$

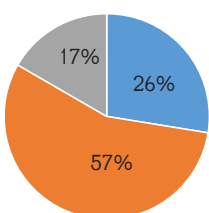
დიდი მიტარბის მაქსიმალური კ2 კოეფიციენტები

$$K_2=0.4 + K_2=0.1$$

სანოლის ადგილების რაოდენობა

ბაკურიანი - 51 000

დიდი მიტარბი - 5 000



■ სტანდარტული ტრასებზე ტურისტთა რაოდენობა

■ სხვა ტურისტული სერვისების მომხმარებელი ტურისტები

■ ადგილობრივი მოსახლეობა და მომსახურე პერსონალი

1.4.1

დაწესებული ესთეტიური პარამეტრები

ბადახურვის დასაშვები ფერები

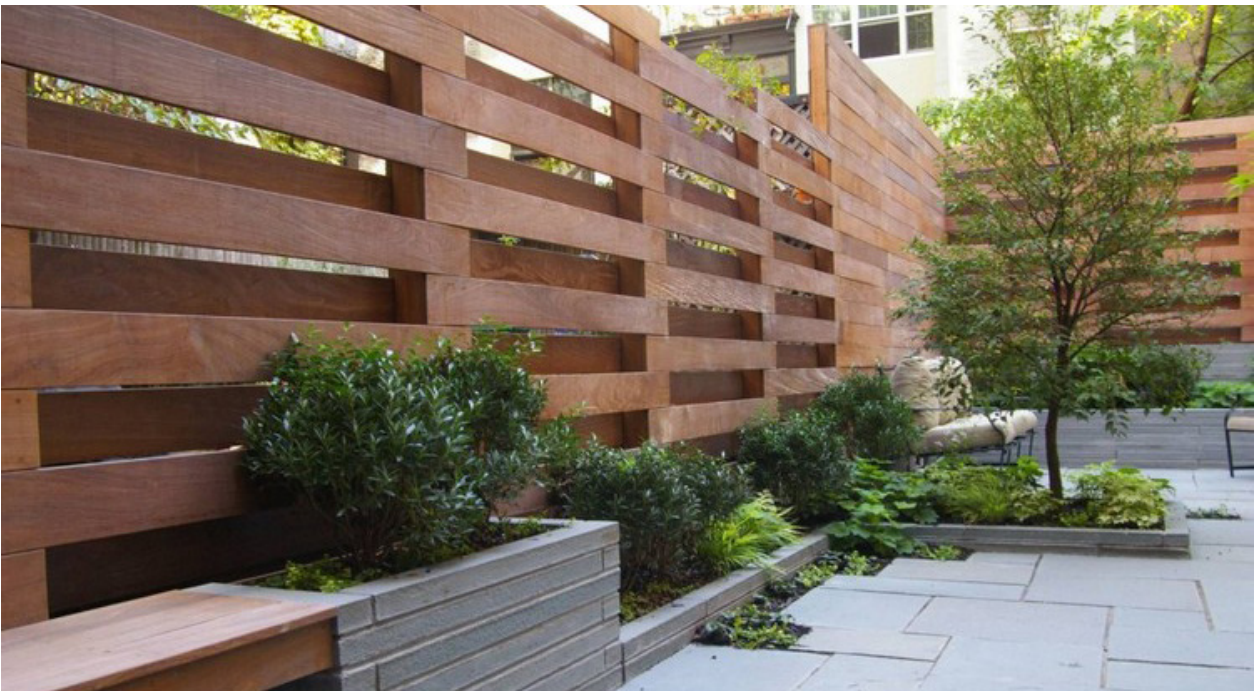
ნაცრისფერი
ყავისფერი



1.4.2

დაწესებული ესთეტიური პარამეტრები

ღობის დასაშვები სახეობები



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 ჰაზის პროექტი
4. ავტოსადგომების პროექტები
5. დიდველი-ტაფრაპომის დამაკავშირებელი სათხილამურო ტრასის და საბაგირო ხაზის პროექტი
6. ტაფრაპომას სათხილამურო ტრასის და საბაგირო ხაზის რეაბილიტაციის პროექტი

II ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები

(მიზანი: ბაკურიანის ახალი სტანდარტით განვითარების სანიმუშო მაგალითის შექმნა, რაც უნდა იქცეს სახელმძღვანელოდ კერძო ინვესტიციებისათვის 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

გათვალისწინებული სამუშაოები და მათი განხორციელების ეტაპობრიობა პრიორიტეტების მიხედვით

IV ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები

(მიზანი: არსებული ტურისტული ინფრასტრუქტურის ობიექტების რეაბილიტაცია)

14. არსებული პარკის რეაბილიტაციის პროექტი
15. არსებული სარბოლო-სათხილაგურო ტრასის რეაბილიტაცია
16. არსებული ტრამპლინების რეაბილიტაცია
17. 25-იანების სასწავლო სათხილაგურო 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. "ლაგარის" ტერიტორიაზე სპორტული კომპლექსის პროექტი
23. ღიძველი მთაზე ახალი სათხილაგური ტრასების და საბაგირო ხაზების პროექტი
24. იმერლავის მთაზე სათხილაგური ტრასების და საბაგირო ხაზების პროექტი
25. K1DC6 სათხილაგური ტრასების და საბაგირო ხაზების პროექტი
26. K4bG სათხილაგური 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