

შპს "ურბანისკა"



შპს "არქიტექტურული ბიურო"

ტექსტური ნაწილი

დიდი მიტარბის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაცია



პროექტის დაგეგმეთი
საქართველოს ეკონომიკისა
და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

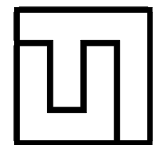


არაარსებითი ხასიათის ცვლილებები შეტანილია
საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და
ინფრასტრუქტურის სამინისტროს დაკვეთით

კონტრაქტორი ორგანიზაცია
შპს "არქიტექტურული ზიურო"

Ab

ძვე-კონტრაქტორი ორგანიზაცია
შპს "ურბანეკა"



ძვე-კონტრაქტორი ორგანიზაცია
შპს "გის და გზ საკონსულტაციო ცენტრი
გეოგრაფიკი"



ძვე-კონტრაქტორი ორგანიზაცია
შპს "არტსტუდიო პროექტი"



ძვე-კონტრაქტორი ორგანიზაცია
შპს "სტუდია 21"

STUDIO 21

ალბომის შემაღვენლობა

- 1.1 გენერალური გენერალური გეგმის აღწერა;
- 1.2 გენერალური გეგმის განმარტებითი ბარათი.
 - 1.2.1 დიდი მიტარბი განსახლების სისტემაში.
 - 1.2.2 ისტორიული განვითარების მიმოხილვა;
 - 1.2.3 ბუნებრივ-კლიმატური პირობები
 - 1.2.4 ძირითადი ხედვა
 - 1.2.5 ტურისტული და სპორტული ინფრასტრუქტურა
 - 1.2.6 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 განსაზღვრის პრინციპი
 - 1.3.10 დიდ მიტარბში კოეფიციენტის განსაზღვრის პრინციპი
 - 1.3.11 შედეგი
- 1.4 დაწესებული ესტეტიური პარამეტრები
 - 1.4.1 გადახურვის დასაშვები ფერები
 - 1.4.2 ღობის დასაშვები სახეობები
- 1.5 გათვალისწინებული სამუშაოები და მათი განხორციელების ეტაპობრიობა

გენერალური გეგმის / განაშენიანების გეგმის აღწერა

დიდი მიტარბის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციის ცვლილებების შემუშავების სამართლებრივი საფუძველია:

„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 №261 დადგენილება“.

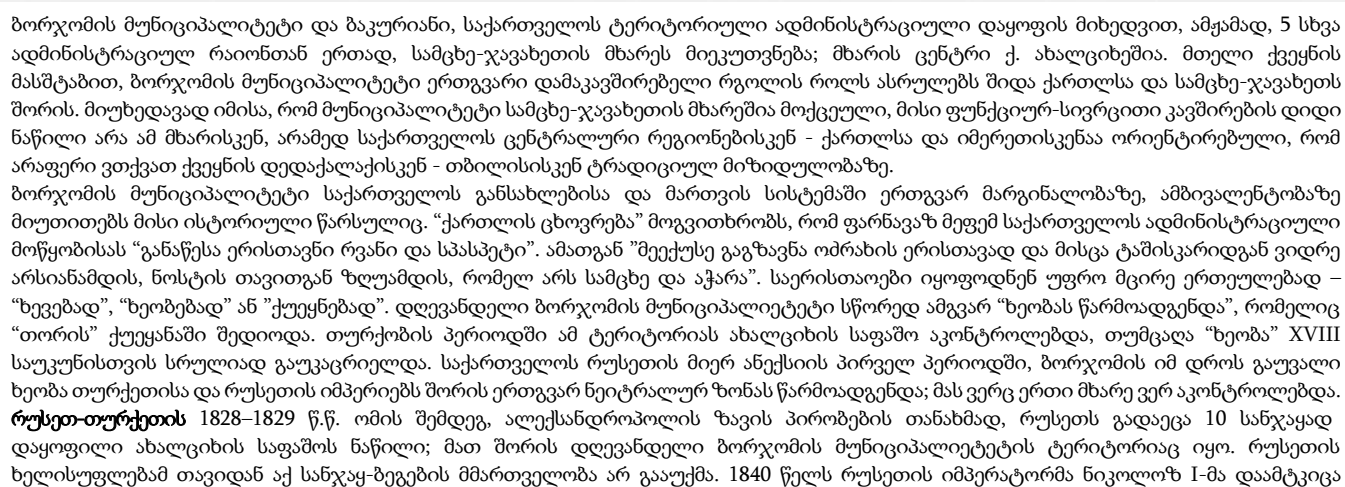
დიდი მიტარბის სარეკრეაციო ტერიტორიის გენერალური გეგმის/განაშენიანების გეგმის მიზნები და პრინციპები

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.



მთელი ამიერკავკასიის ახალი ადმინისტრაციული - 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 ერეკნის 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 ჩატარებია. 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 მე-7 მუხლის მე-3 პუნქტის 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 არაუმეტესტირებული მოსაზრებები ბორჯომის მუნიციპალიტეტის ადგილის თაობაზე ქვეყნის ახლებურ სახელმწიფოებრივ ტერიტორიულ მოწყობაში, რაც მჭიდროდაა დაკავშირებული განსახლების სისტემისა და სისტემაწარმოქმნელ ინფრასტრუქტურაზე.

მაკროდონე. ამ თვალსაზრისით, დიდი მნიშვნელობისაა გარე, გეოსტრატეგიული თუ ეკონომიკური ფაქტორები, რომელთა გამოხატულებას სატრანსპორტო-კომუნიკაციური ღერებში წარმოადგენს. ეს ღერებში 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 სატრანსპორტო-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 დაბა (ახალდაბა, წაღვერი, ბაკურიანი, ბაკურიანის ანდეზიტი) და 38 სოფელი; 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)

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

№	სოფლის დასახელება	მუდმივი მოსახლეობა			რიცხოვნობა 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	წალვერის 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	—
	— ღვთისმშობელი	17	11	6	ქართველი	—
	— ვარდევანი	0	0	0	—	—
	— წინუბანი	0	0	0	—	—
5	გუჯარეთის თემის საკრებულო	0	0	0		—
	— გუჯარეთი	0	0	0		—
	— ოდეტი	0	0	0		—
	— ლინტური	0	0	0		—
	— წითელსოფელი	0	0	0		—
6	დვირის თემის საკრებულო	2 548	1 232	1 316		
	— დვირი	937	456	481	ქართველი	98
	— ქვაბისხევი	480	233	247	ქართველი	98
	— ჩითახევი	274	126	148	ქართველი	88
	— ჭობისხევი	857	417	440	ქართველი	96
7	ტაბანყურის თემის საკრებულო	996	502	494		
	— ტაბანყური	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			სოფლების დასახლება
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, ქვაბისხევი, ჭობისხევი, ჩითახევი, ლარები
6405	ტბა	1056	364	ტბა, ცემი, სადგერი, ლიბანი
6406	წალვერი	1923	598	წალვერი, დაბა, მზეთამზე, კიმოთესუბანი
6407	გუჯარეთის ხეობა			სეზონურად დასახლებული ნასოფლარები: მაჭარწყალი, ნინუბანი, გვერდისუბანი, ხეთისშობელი, ოდეტი, ღინტური, გუჯარეთი, ნითელსოფელი
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	ტაბანყური	996	246	ტაბანყური, მოლითი
6412	ბალანთა	460	115	ბალანთა, ჭიხარულა

რაც შეეხება რაიონის ქალაქის ტიპის დასახლებებს, მათ ეს სტატუსი შემდეგ წლე- ბში შეიძინეს:
ბორჯომი _ ქალაქი 1918 წლიდან (რაიონის ცენტრი 1921 წლიდან);
ახალდაბა _ დაბა 1965 წლიდან;
ბაკურიანი _ დაბა 1926 წლიდან;
ბაკურიანის ანდეზიტი _ დაბა 1956 წლიდან;
წალვერი _ დაბა 1926 წლიდან.

ბორჯომის რაიონის განსახლების სისტემას ცალსახად განაპირობებს ლანდშაფტის ისეთი სისტემამაფორმირებელი ელემენტები, როგორიცაა ტყით დაფარული მთის მასი- ვები ფრაგმენტული პლატოებითურთ და ღრმა და ვიწრო ხეობები მდინარეების გაყო- ლებით. სწორედ ამ გეოგრაფიულ ელემენტებში, ძირითადად, თავს იყრის დასახლებები და ხაზოვანი საინჟინრო-საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა. ამიტომაც, ისტორიულად, აწინდელი ბორჯომის ადმინისტრაციული რაიონის 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 რაიონის 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 წალვერამდე, სადაც იყოფა ორი მიმართულებით. ერთი, უფრო მნიშვნელოვანი მიმართულება მიემართება დაბა ბაკურიანისკენ და, შემდგომ, ცხრაწყაროს უღელტეხილსა და ტაბაწყურის ტბისკენ და ახალქალაქისკენ; ის, დაბა ბაკურიანამდე, უზუნველყოფილია ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზითა და რეკონსტრუირებული საავტომობილო გზით. მეორე განშტოება მიუყვება გუჯარეთის-წყლის ხეობას, ნასოფლარ გუჯარეთამდე.

ბორჯომის რაიონის 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 რაიონის განსახლების სისტემას ახასიათებს მისი ერთი ნაწილის შედა- რებით 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 მარ-ტო ბორჯომის რაიონის 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 რაიონში ამგვარი დასახლებებია (ზღვის დონიდან 1 500 მეტრს ზემოთ): დაბები - ბაკურიანი, ბაკურიანის ანდეზიტი, წაღვერი; სოფლები - ბალანთა, გვერდისუბანი, გუჯარეთი,

ვარდეჯანი, 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 რაიონის 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 რაიონის 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); რაიონის დანარჩენი სოფლები.

ამგვარი რანჟირება წარმოადგენდა 1970-ან წლებში საბჭოური ქალაქთმშენებლო- ბითი 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 რაიონის განსახლების სისტემა, ფუნქციურ-ტერიტორიული მოწყობისა და სოციალურ-

კულტურული თუ საყოფაცხოვრებო მომსახურების თვალსაზრისით, გააზრებული იყო მთელი საქართველოს კონტექსტში.

ამჟამად, ბორჯომის რაიონში 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 ნაჰიეში მოხსენიებულია 37 სოფელი, ხოლო ამავე ლივას ქაშვეთის ნაჰიეში – 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 რაიონს მიეკუთვნება, ხოლო 4 სოფელი - გეოგრაფიულ ჯავახეთშია, ახალქალაქის რაიონში (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 დაბა 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 დომინირებით და ამ
ყველაფის ერთ-ერთ მთავარ მიზიდულობის ცენტრს წარმოადგენს დაბა ბაკურიანი.
დაბა ბაკურიანი, 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.

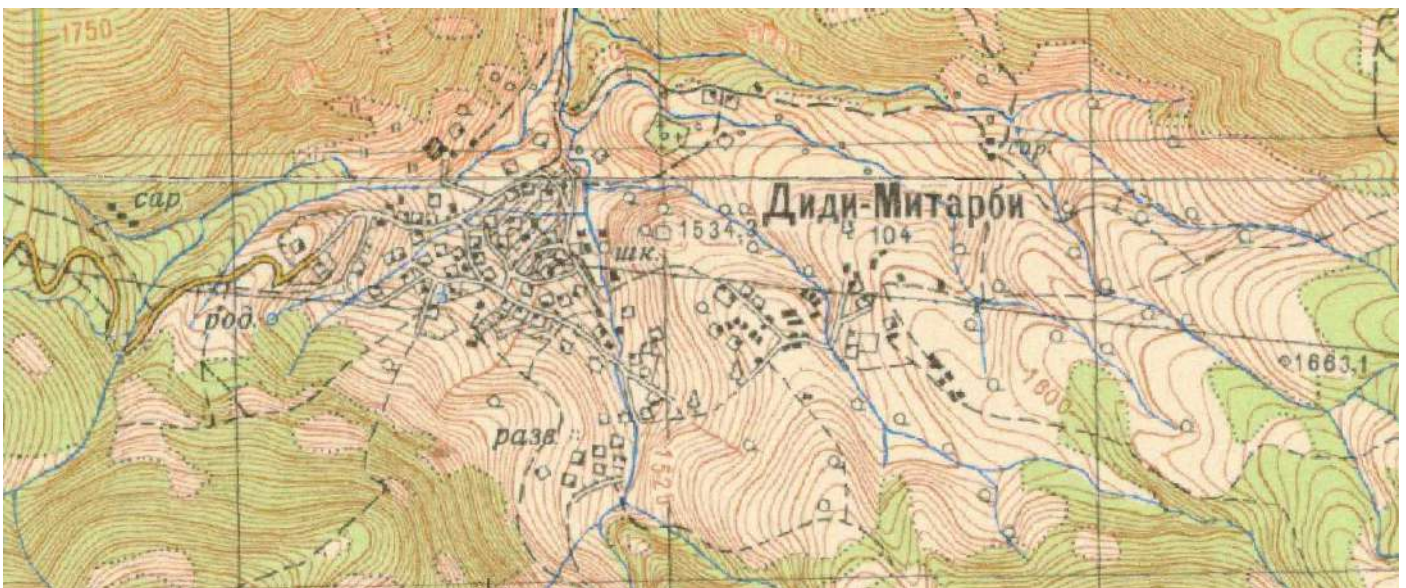
1.2.2

განმარტებითი ბარათი

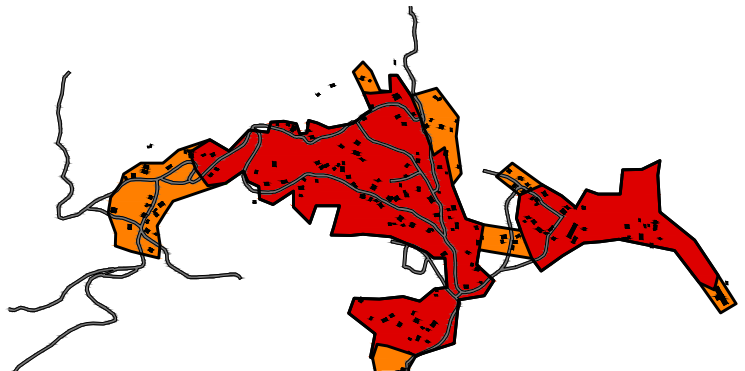
ისტორიული განვითარების მიმოხილვა

საბჭოთა პერიოდში, ბორჯომთან ერთად, მინერალურ წყალ მიტარბსაც აწარმოებდნენ. ჯანმრთელობისთვის ამ მარგებელ წყალს ასხამდნენ ამავე სახელწოდების სოფელში, რომელიც ასევე ბორჯომის ხეობაში, ზღვის დონიდან თითქმის 1500 მეტრზე, მდებარეობს. გარდა ამისა, სოფელი დიდი მიტარბი იმითაც იყო ცნობილი, რომ, ბაკურიანთან შედარებით, უფრო მოკლე გზით უკავშირდებოდა კობტაგორის სათხილამურო ტრასას, სადაც საკავშირო მასშტაბის შეჯიბრებები იმართებოდა. სოფელი დიდ და პატარა მიტარბად იყოფა. მის ძირითად მოსახლეობას ოსები შეადგენდნენ. 92-93 წწ-ის კონფლიქტის შემდეგ კი 200-ზე მეტკომლიანი სოფელი პრაქტიკულად დაცარიელდა.

2002 წლის აღრიცხვის მონაცემებით სოფელში ცხოვრობდა 48 ადამიანი, ხოლო 2014 წლის მონაცემებით 54 ადამიანი. თუმცა რეალურად წლის განმავლობაში სოფელში 10 მაცხოვრებელზე მეტი არ რჩება.



- ისტორიული განაშენიანების საზღვარი
- დღევანდელი განაშენიანების საზღვარი



დიდი მიტარბის 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.

მცენარეულობა

დიდ მიტარბსა და მის მიდამოებში ტყეები გავრცელებულია ზღვის დონიდან

2000_2,200 მეტრის სიმაღლეზე; ამის ზემოთ მდებარეობს სუბალპური და ალპური ზონები.

ფლორა წარმოდგენილია 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 მეირნეობა

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,

მოლალური, სტვენია, კოდალა და სხვა. იხტოფაუნას წარმოადგენს კალმახი,

ხრამული და თევზის ზოგიერთი სხვა ჯიშები. თითქმის არ არის ქვეწარმავლები და

მაგნი მწერები; ტყეებს დიდ ზიანს აყენებს ლაფნიჭამია.

ბოლო დროს, ანთროპოგენურმა საქმიანობამ ბორჯომის ხეობაში, კერძოდ,

“დიდი ბაკურიანის” ზონაში, ფლორასა და ფაუნას დიდი ზიანი მიაყენა.

სასარგებლო წიაღისეული

დიდ მიტარბისთან სიახლოვეში ცნობილია ანდეზიტის საბადოები, რომლებიც განლაგებულია დაბა ბაკურიანის ანდეზიტთან (მარაგი – 2.500 ათასი მ3),

საკოჭაოსთან (მარაგი – 600 ათასი მ3) და დაბასთან. ვულკანური წარმოშობის ეს

მასალა, რომელსაც სახელი ეწოდა ანდეზიტის მთების მიხედვით, გამოიყენება საშენ მასალად და

მჟავაგამძლე ტექნოლოგიებში. მოქმედებდა ანდეზიტის

კარიერი, საფქვაკი 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

დიდი მიტარბის 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 (დაბა ბაკურიანი, ბაკურიანის ანდეზიტი, ჯიხისჯვარი, დიდი მიტარბი) მიკროკლიმატზე, საკუთრივ დიდი მიტარბის შემოგარენიც ამ თვალსაზრისით საკმაოდ განსხვავებულ სურათს იძლევა. მაგალითისთვის მოგვყავს დაბა 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)	
	მინ.	მაქს.	საშ.	მინ.	მაქს.	საშ.	მიმართულება	სიძლიერე
დაბა ბაკურიანი								
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 მიტარბი სათავეს იღებს თრიალეთის ქედის ჩრდილოეთ ფერდობზე მთა საყველოსმთის (2806,4 მ) ჩრდილო-აღმოსავლეთით 1,5 კმ-ში 2360 მეტრის სიმაღლეზე და ერთვის მდ. გუჯარეთისწყალს მარცხენა მხრიდან სოფ. მზეთამზე ადმოსავლეთით 2,0 კმ-ში 1110 მეტრის სიმაღლეზე. მდინარის მთლიანი სიგრძე 12,1 კმ კმ, საერთო ვარდნა 1250 მ, საშუალო ქანობი 103,0 წყალშემკრები აუზის ფართობი კი კმ²-ია. მდინარეს გააჩნია პირველი რიგის 13 შენაკადი, რომელთაგან 7 ერთვის სოფ. დიდ მიტარბიმდე, 1450 მეტრ ნიშნულამდე. დანარჩენი 6 კი მდინარეს ერთვის სოფ. დიდი მიტარბის ქვემოთ შესართავამდე. ძირითადი შენაკადების ჯამური სიგრძე 36,3 კმ-ია.

სოფელ დიდი მიტარბის ჩრდილოეთ დაბოლოებამდე (1450 მეტრ ნიშნულამდე), მდინარის სიგრძე 5,40 კმ, საერთო ვარდნა 910 მეტრი, საშუალო ქანობი 168,5 წყალშემკრები აუზის ფართობი კი 18,0 კმ²-ია. აღნიშნულ კვეთამდე, როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული, მდინარეს ერთვის 7 ძირითადი შენაკადი ჯამური სიგრძით 16,4 კმ.

მდინარის წყალშემკრები აუზი მდებარეობს თრიალეთის ქედის ჩრდილოეთ ფერდობზე, მდ. ბაკურიანისწყლისა და მდ. გუჯარეთისწყლის აუზებს შორის. მისი წყალგამყოფის ნიშნულები იცვლება 1860 მეტრიდან 2350 მეტრამდე. სათავიდან სოფ. დიდ მიტარბიმდე მდინარის აუზი ძლიერ დანაწევრებულია შენაკადების და მშრალი ხეების ხეობებით. ამ მონაკვეთზე მდინარის ხეობა მაღალი ქანობებით ხასიათდება. მდინარის კალაპოტი ზომიერად კლაკნული და ძირითადად დაუტოტავია.

მდინარის აუზის გეოლოგია წარმოდგენილია ახალგაზრდა ვულკანური ქანებით, კერძოდ ანდეზიტებით და ბაზალტებით. ძირითადი ქანები გადაფარულია მთა-მდელოს თიხნარი შემადგენლობის ნიადაგებით. 2100 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 წყალმცირებით.

მდინარე მიტარბი ჰიდროლოგიური თვალსაზრისით შეუსწავლელია. ამიტომ, სოფ. დიდ მიტარბის ჩრდილოეთ დაბოლოების კვეთში, 1450 მეტრ ნიშნულზე, მისი საშუალო წლიური და მინიმალური ხარჯები დადგენილია ანალოგის მეთოდით, მაქსიმალური ხარჯები კი გაანგარიშებულია ჰიდროლოგიის პარქტიკაში მიღებული ემპირიული ფორმულით.

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

მდინარე მიტარბის საშუალო წლიური ხარჯების (მ³/წმ) შიდაწლიური
განაწილება სხვადასხვა წელიწადის წლისათვის (▼1450 მ).

P%	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	წელი
25% საშუალოდ უხვეწელიანი	0.14	0.17	0.35	1.17	1.35	0.94	0.47	0.27	0.24	0.27	0.27	0.24	0.49
50% საშუალოდ წელიანი	0.12	0.14	0.29	0.98	1.12	0.79	0.39	0.23	0.20	0.23	0.23	0.20	0.41
75% საშუალოდ მცირეწელიანი	0.10	0.12	0.24	0.82	0.93	0.66	0.32	0.19	0.16	0.19	0.19	0.16	0.34

მდინარე მიტარბის სხვადასხვა განმორებადის წყლის მაქსიმალური
ხარჯები მ³/წმ-ში (▼1650 მ).

P% უზრუნველყოფა	0.1	0.5	1	2	5	10	20
τ განმორებადობა წლებში	1000	200	100	50	20	10	5
Q მ³/წმ-ში	96.5	74.0	61.5	47.5	33.5	26.0	20.0

მდინარე მიტარბის სხვადასხვა უზრუნველყოფის წყლის მინიმალური
ხარჯები მ³/წმ-ში (▼1650 მ).

P% უზრუნველყოფა	75	80	85	90	95	97	99
Q მ³/წმ-ში	0.043	0.038	0.033	0.028	0.020	0.016	0.010

1.2.4

განმარტებითი ბარათი

ძირითადი ხედვა

დიდი მიტარბის კურორტის განვითარებისას ერთერთი მნიშვნელოვანი და გასათვალისწინებელი გარემოებაა ის, რომ ბაკურიანისგან განსხვავებით აქაური გარემო პრაქტიკულად ხელუხლებელია. ერთის მხრივ მიტოვებული სოფელი, რომელსაც წლების განმავლობაში არანაირი განვითარების კვალი არ დატყობია, ხოლო მეორეს მხრივ უნიკალური ლანდშაფტისა და ულამაზესი შერეული ტყის გარემო, იძლევა იმის საშუალებას რომ ხარისხობრივად მივიღოთ საუკეთესო თანამედროვე მთის კურორტისათვის შესაბამისი ხარისხის კურორტი, რისი მიღებაც ბევრად რთულია ბაკურიანში, რომელშიც უსახური მრავალრიცხოვანი შენობების არსებობა გარკვეულ წილად ხელს უშლის ამას.

გამომდინარე ბაკურიანთან სიახლოვიდან და ბაკურიანის ბევრად დიდი ტერიტორიული რესურსიდან, მიდგომა მდგომარეობს შემდეგში: დიდი მიტარბი იქნება ბაკურიანის ტურისტულ და სპორტულ სერვისებზე მიბმული, მაღალი ხარისხის კურორტი. კერძოდ: დიდ მიტარბში საცხოვრებელი და სასტუმროს შენობების გარდა იქნება მისთვის აუცილებელი ისეთი საზოგადოებრივი ინფრასტრუქტურა, როგორიც არის: კაფეები, რესტორნები, მაღაზიები, ადმინისტრაციული შენობები, სკვერი, სხვა ტურისტული ობიექტები. თუმცა დიდი ზომის სპორტული თუ ტურისტული ინფრასტრუქტურის ობიექტები ძირითადად თავმოყრილი იქნებიან ბაკურიანში. კერძოდ: სპორტული კომპლექსები, სპორტული მოედნები, დარბაზები, კინოთეატრები, გოლფის მოედანი, ველოპარკები და სხვა.

დიდი მიტარბის გეოგრაფიულ ცენტრში, განთავსდება ცენტრისათვის შესაბამისი ინფრასტრუქტურა:

- ცენტრალური პარკი, რომლის მეშვეობითაც მოხდება სოფლის გარკვეული ნაწილის დაკავშირება საპროექტო საბაგირო სადგურთან,
- საზოგადოებრივი ცენტრი რომლის შემადგენელი ნაწილიც უნდა იყოს: დიდი მიტარბის ადმინისტრაციული შენობა, პოლიციის შენობა, ბანკი და სხვა.

ტურისტული და სპორტული ინფრასტრუქტურა

დღეის მდგომარეობით დიდ მიტარბში პრაქტიკულად არ არსებობს არანაირი ტურისტული ინფრასტრუქტურა გარდა საბაგირო სადგურისა. საბაგირო სადგურის გახსნა მნიშვნელოვან წინაპირობას განაპირობებს კურორტის განვითარებისათვის, თუმცა აღსანიშნავია რომ აღნიშნული სადგური მოწყვეტილია დიდი მიტარბის სოფლის ძირითად ნაწილს და მისი არსებობა არ უწყობს ხელს თავად სოფლის განვითარებას.

აქედან გამომდინარე მნიშვნელოვანია სოფლის ცენტრალური ნაწილის დაკავშირება აღნიშნულ საბაგირო სადგურთან, რაც თავისთავად ხელს შეუწყობს სოფლის განვითარებას მთის კურორტის ფუნქციით.

გენერალური გეგმით, სოფლის ყველაზე დაბალ წერტილშია განთავსებული საპროექტო საბაგირო სადგური, რაც იძლევა იმის საშუალებას რომ სოფლის ყველა წერტილიდან ზამთარში შესაძლებელი იქნება აღნიშნულ საბაგიროსთან სათხილამურო ბილიკებით დაკავშირება. ბილიკების ყველაზე მაღალი წერტილი მდებარეობს არსებულ საბაგირო სადგურთან, შესაბამისად არსებული და საპროექტო საბაგირო სადგურები დაკავშირებული იქნება აღნიშნული ბილიკებით, რომლებიც ზამთარში გამოყენებულ იქნება სათხილამურო კავშირებისათვის, ხოლო ზაფხულში ველო და საფეხმავლო კავშირებად.

დიდ მიტარბში ასევე ეწყობა შემდეგი ტურისტული ინფრასტრუქტურის ობიექტები:

- სასწავლო სათხილამურო ტრასა
- ტოპოგანი
- ზიპლაინი (ზედა და ქვედა საბაგირო სადგურებს შორის)
- ტურისტული ცენტრი, საიდანაც სათავეს აიღებს ძირითადი ტურისტული მარშრუტები.
- ტურისტული სერვისების მართვის ცენტრი (უშუალოდ სოფლის ცენტრში)
- ცენტრალური პარკი

რაც შეეხება საოგადოებრივი დანიშნულების ობიექტებს, მართვის რეგლამენტის იმ მოთხოვნიდან გამომდინარე, რომ ცალკე მდგომი საოგადოებრივი დანიშნულების შენობებისათვის შესაძლებელი იქნება დამატებითი კ1 და კ2 კოეფიციენტის მიღება, მოსალოდნელია თითქმის ყველა მიწის ნაკვეთზე ასეთი ტიპის შენობების გაჩენა, რაც გადაანაწილებს მთელს ტერიტორიაზე საოგადოებრივი დანიშნულების შენობებს და ხელს შეუწყობს სახეფხმავლო გადაადგილებებს კურორტის ტერიტორიებზე ნაცვლად საავტომობილო გადაადგილებისა.

1.2.6

განმარტებითი ბარათი

მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

1. მოხილობა/ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

1.1. მიზანი

დიდი მიტარბის შემთხვევაში მთავარ მიზანს წარმოადგენს სოფლის განვითარებასთან ერთად მოხილურობის შესაბამისი უზრუნველყოფა, ვინაიდან არსებული მდგომარეობით უშუალოდ დიდი მიტარბიში არანაირი მოხილურობა არ შეინიშნება არც ერთ სეზონზე. პროექტის მიზანი სატრანსპორტო კუთხით შემდეგნაირად ჩამოყალიბდა: უზრუნველყოფილ იქნას კომფორტული მოხილურობა ყველა მიმართულებით, კერძო ტრანსპორტის მინიმალური ზაციის ფონზე.

1.2. კონცეპტუალური გადაწყვეტა

უნივერსალური კონცეპტუალური გადაწყვეტის მიღება თავიდანვე არ წარმოადგენდა დაპროექტების მიზანს, ვინაიდან გარემო პირობები ცვალებადია როგორც ტერიტორიულ, ისე სეზონური თვალსაზრისით. შემუშავებულია მოხილურობის უზრუნველყოფის სცენარები პირობითად ზამთრისა და ზაფხულის სეზონისთვის.

მოხილურობის უზრუნველყოფის მთავარ მიმართულებად აღებული 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 დიდი მიტარბის მასშტაბებისთვის, სატრანსპორტო საშუალებების მინიმალური გამოყენებაც კი საკმარისია კომფორტული გადაადგილებისთვის, ხოლო კერძო ტრანსპორტის ხარჯზე მოხილურობის უზრუნველყოფა ფაქტობრივად შეუძლებელია.

1.3. სატრანსპორტო საშუალებები

1.3.1. კერძო ტრანსპორტი

ვინაიდან ძირითად სტუმრებს დიდ მიტარბში დედაქალაქის მაცხოვრებლები წარმოადგენენ, უმეტესობა (ოჯახების დაახლოებით 60%) კურორტს კერძო ავტომობილით ესტუმრება. გაუმართავი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის არ არსებობის შემთხვევაში ყველა სტუმარი სათხილამურო ტრასებისკენ იმოდრავებს საკუთარი ავტოტრანსპორტით, რაც საბოლოოდ გამოიწვევს სატრანსპორტო კოლაფსს.

წარმოდგენილი გენერალური გეგმა ითვალისწინებს კერძო ტრანსპორტით კურორტის სტუმრობას როგორც გრძელვადიანი, ისე მოკლევადიანი სტუმრებისთვის, თუმცა მაქსიმალურად ზღუდავს მათ გადაადგილებას დასახლების ფარგლებში. შეზღუდვა ძირითადად გულისხმობს საზოგადოებრივად

მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

აქტიურ ზონებში ავტოსადგომების რაოდენობის მინიმუმამდე დაყვანას, რაც ფაქტიურად აიძულებს სტუმრებს გადაადგილდნენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით ან ფეხით.

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 ამოცანა იქნება დიდი მიტარბისთვის.

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 სასტუმროებისკენ და პირიქით, 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 დიდ მიტარბიში, სადაც რთული რელიეფი და დასახლებისგან საკმაოდ მაღლა და მოშორებით განთავსებული საბაგირო სადგური იძლევა მისი ეფექტურად გამოყენების საშუალებას. საპროექტო გადაწყვეტით ახალი საბაგირო სადგურისთვის დიდ მიტარბიში შერჩეულ იქნა დასახლების ყველაზე დაბალი ნიშნული, სადაც ფაქტიურად დიდი მიტარბის ნებისმიერი წერტილიდან შესაძლებელია თხილამურით მოხვედრა. ამ სადგურიდან საბაგირო ხაზი უკავშირდება არსებულ სადბაგირო სადგურს. ასეთი გადაწყვეტა ფაქტიურად მიტარბის ყველა სტუმარს აძლევს საშუალებას ტრანსპორტის გამოუყენებლად ისრიალოს დიდი მიტარბის და / ან ბაკურიანის თითქმის ყველა ტრასაზე.

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

მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

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 კავშირთან ყველაზე იოლი განსახორციელებელია.

გარდა სათხილამურო საბაგირო ხაზებისა გათვალისწინებულია სამგზავრო საბაგირო ხაზების დაგეგმვაც, რაც ვიზიტორს მისცემს საშუალებას მთავარი ტურისტული ცენტრიდან, დაუკავშირდეს საბაგირო და სათხილამურო ტრასების ქსელსა და დაბა ბაკურიანს.

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. გეგმის ერთ-ერთ მთავარ ამოცანას წარმოადგენს საკურორტო ზონების აქტივობის ზრდა გაზაფხული-ზაფხული-შემოდგომის სეზონზეც. ამისთვის ერთ-ერთ საუკეთესო საშუალებად 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 ზედა ნიშნულებზე და ზედა პლატოების გამოყენება ველოსპორტისთვის.

ველოსიპედის პოპულარიზაციისთვის მოსამზადებელია ინფრასტრუქტურა ამ მიმართულებით: ველოსიპედების გაქირავება, საბაგიროების ადაპტირება, ველოსადგომების მოწყობა, მოკლე და გრძელი ველოტურები, შეჯიბრები და ა.შ.

1.2.6

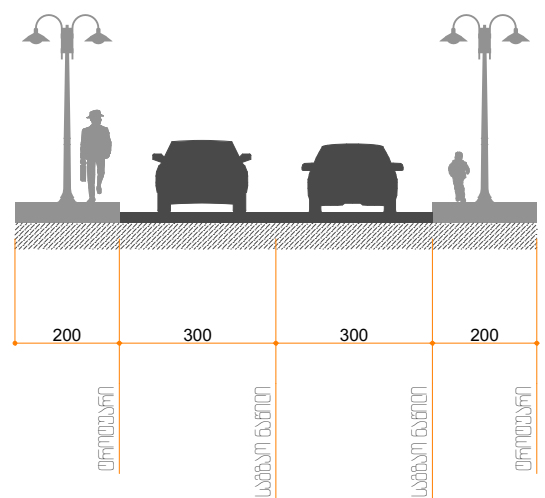
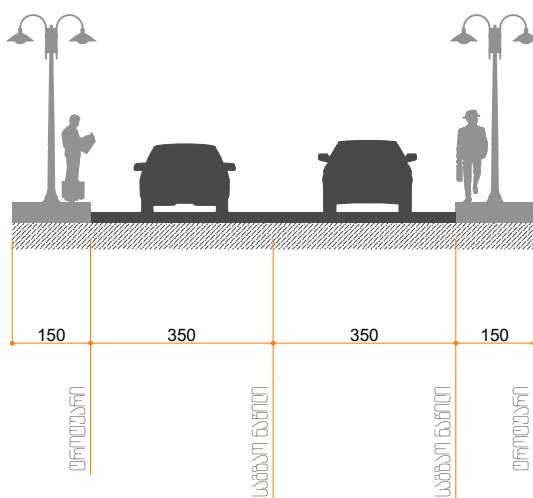
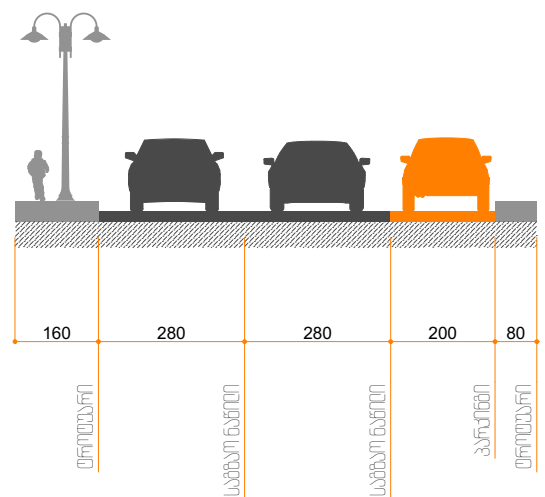
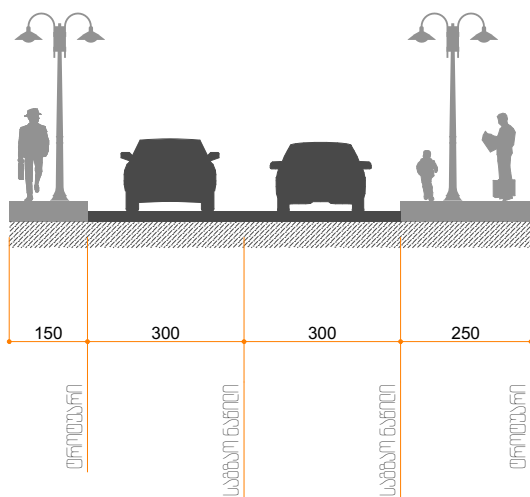
განმარტებითი ბარათი

მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

1.4. ქვეითი მოძრაობა

გარდა დასახლებულ გარემოში საფეხმავლო მოძრაობისა აუცილებელია საფეხმავლო ტურების დაგეგმვა და განვითარება. აუცილებელია გამოყენებულ იქნას მაკურობისა და დიდი მიტარბის მიმდებარე სოფლების ტურისტული პოტენციალი ლაშრობების დაგეგმვით.

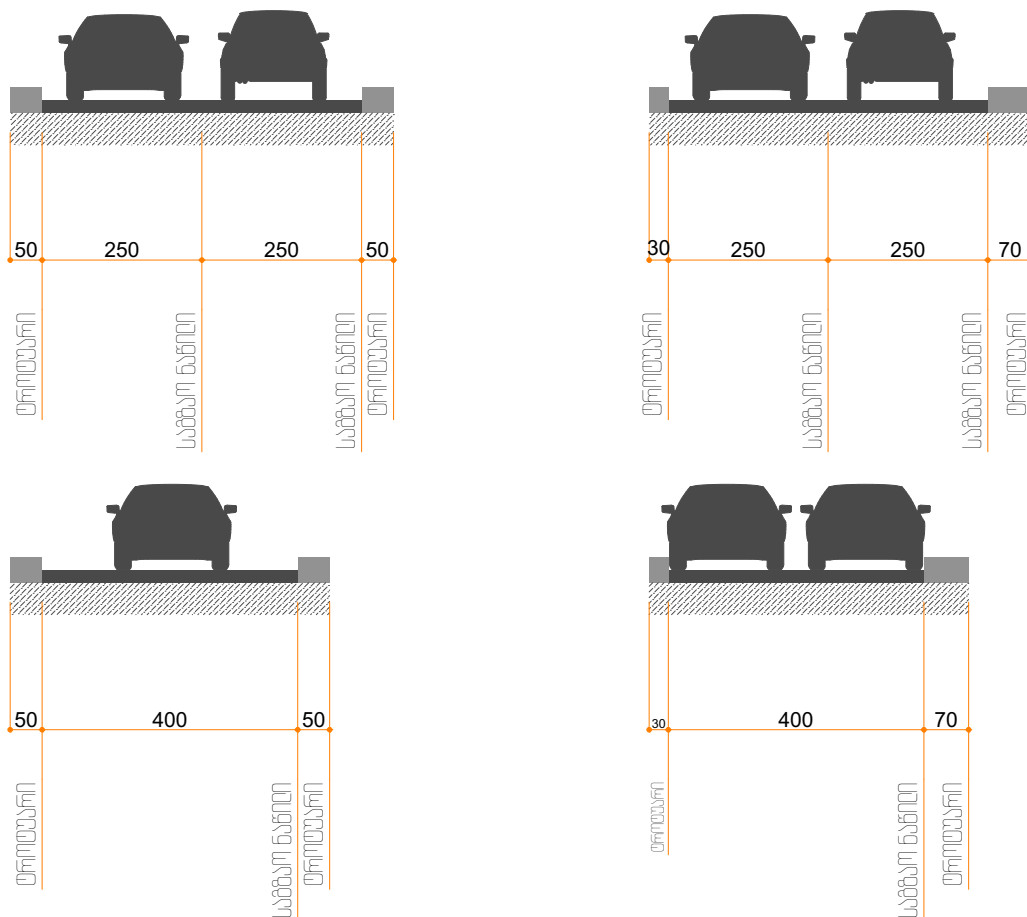
საუბალო სიგანის ქუჩის მოწყობის მაგალითები



1.2.6

განმარტებითი ბარათი მოხილობა / ტრანსპორტით უზრუნველყოფა

მინიმალური სიგანის ქუჩის მოწყობის მაგალითები

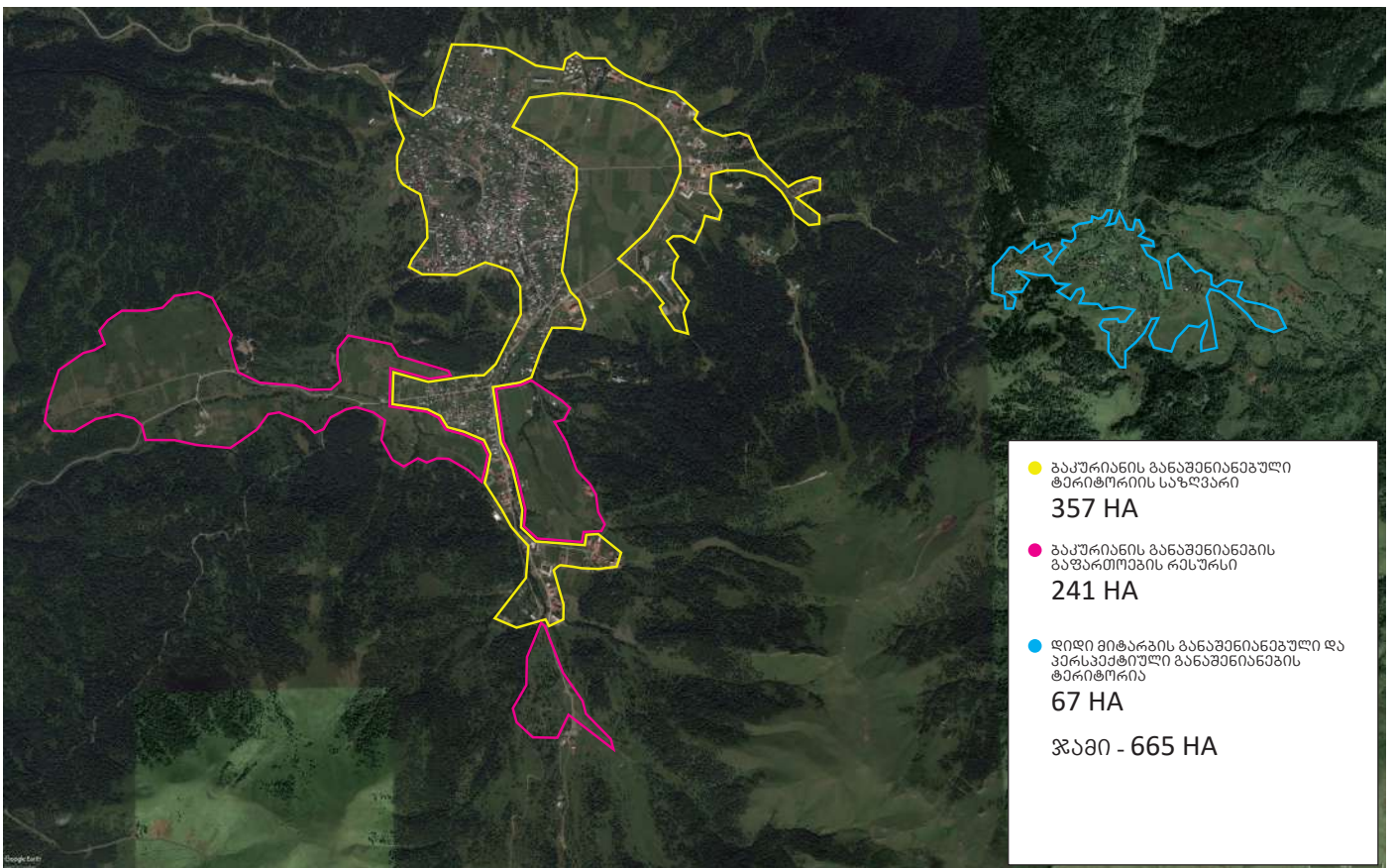


გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

**დიდი მიტარებისა და ბაკურიანის ტარიტორიები
პროექტის მიხედვით განხილულია ერთი
საკურორტო ტარიტორიის კომპლექსში,
შესაბამისად ეფექტიანობის შეფასება მოხდა
ორივე ტარიტორიაზე**

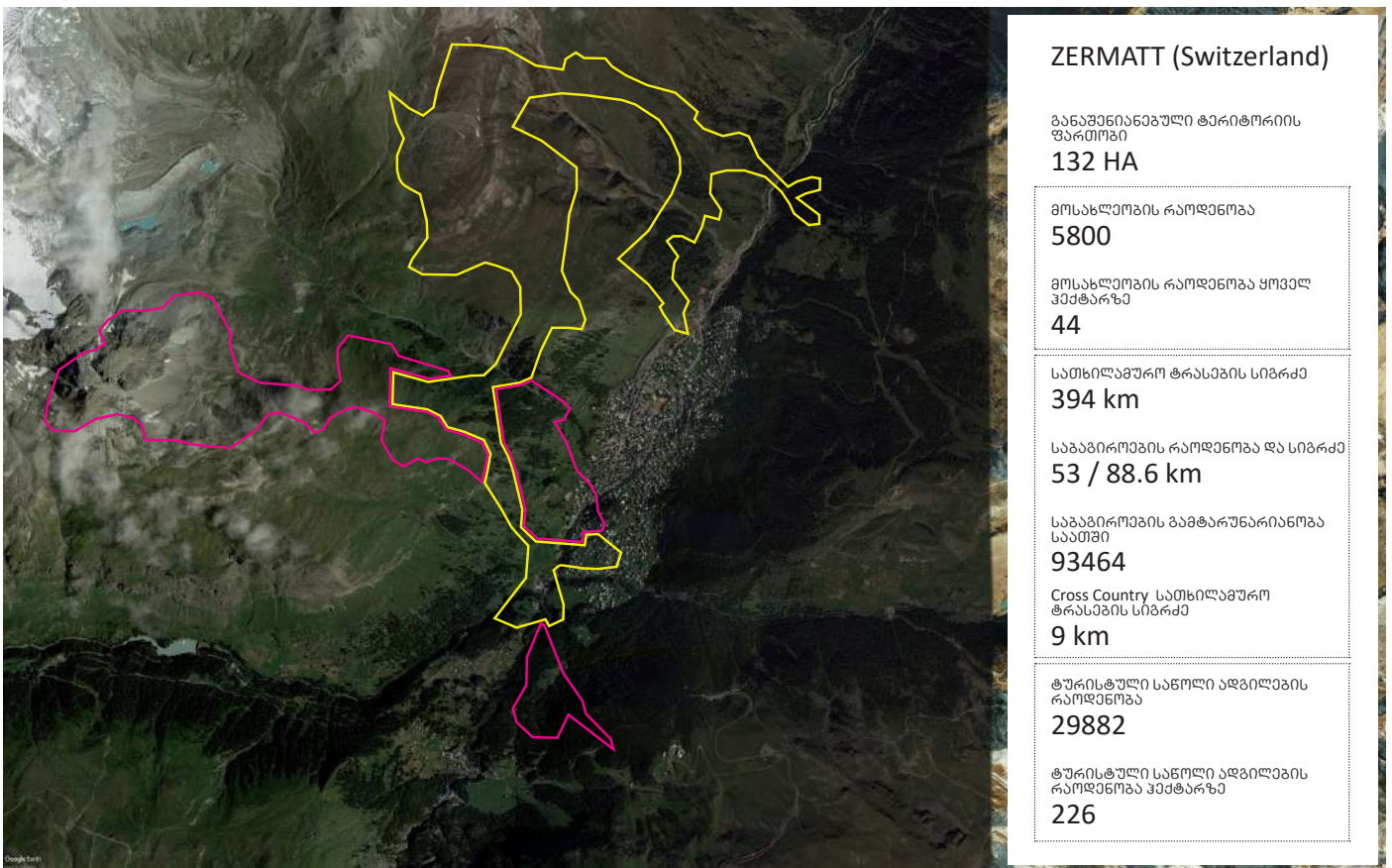
1.3.1

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება ბაკურიანის და დიდი მიტარხის განაშენიანება



1.3.2

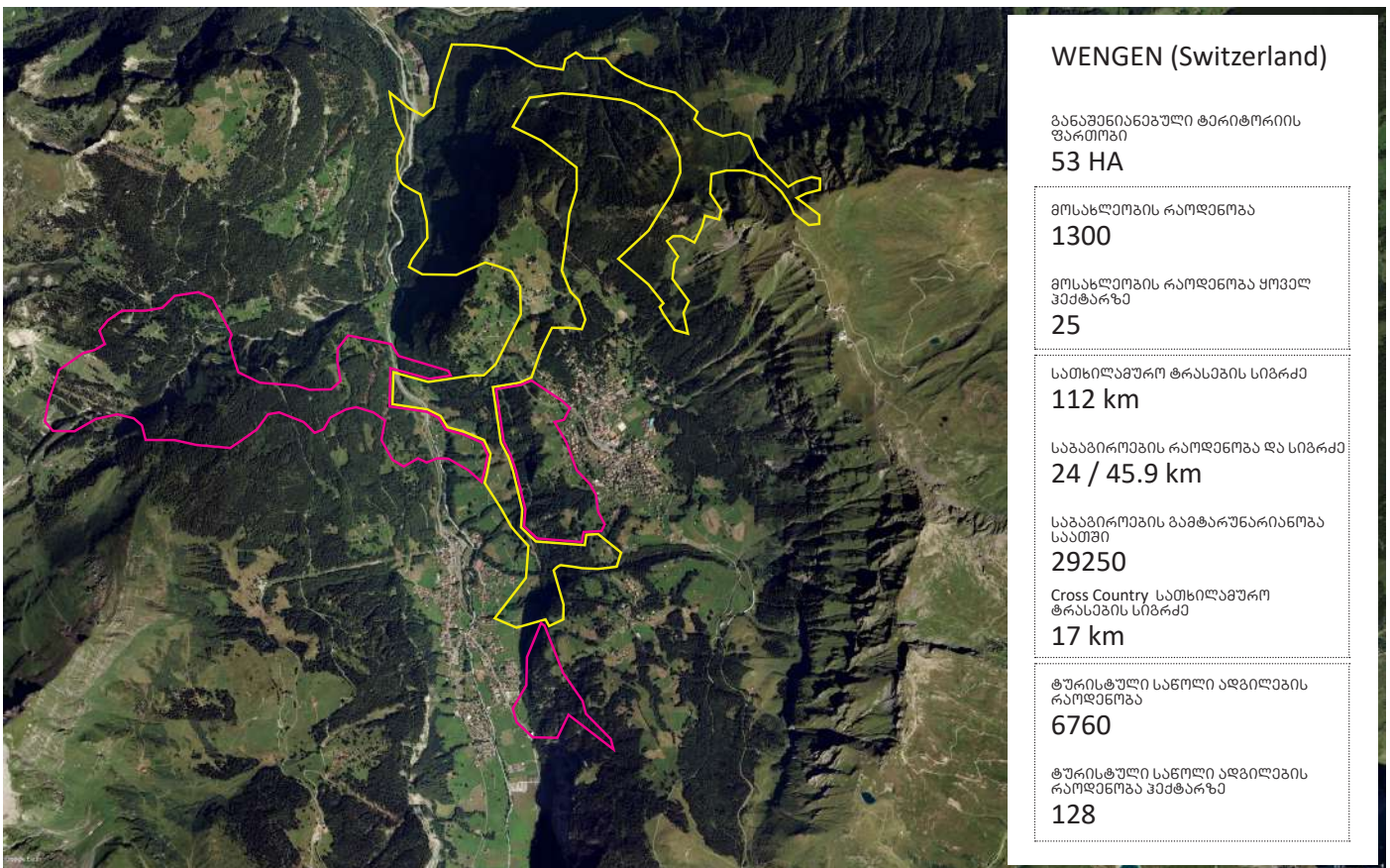
გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



1.3.2

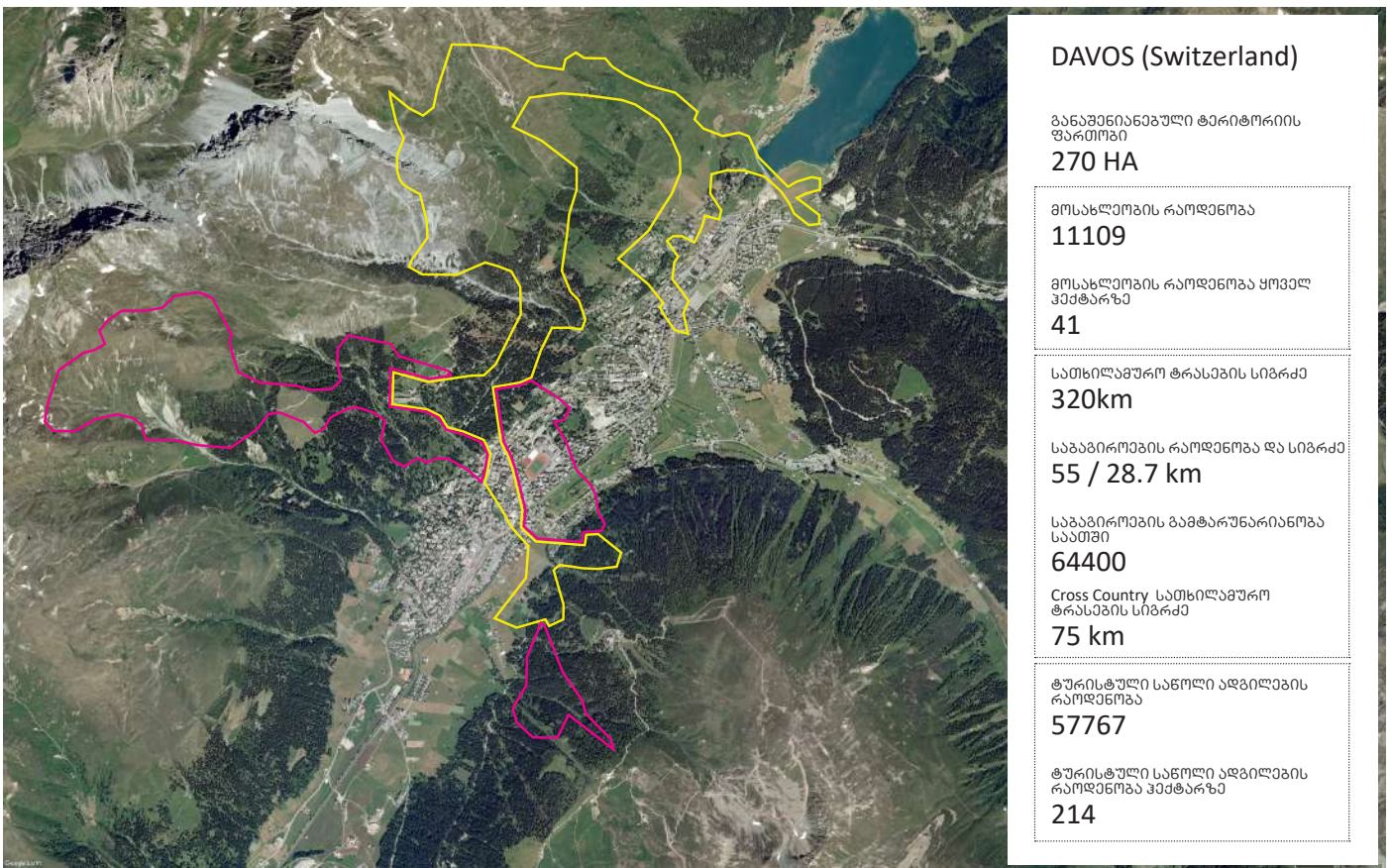
გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



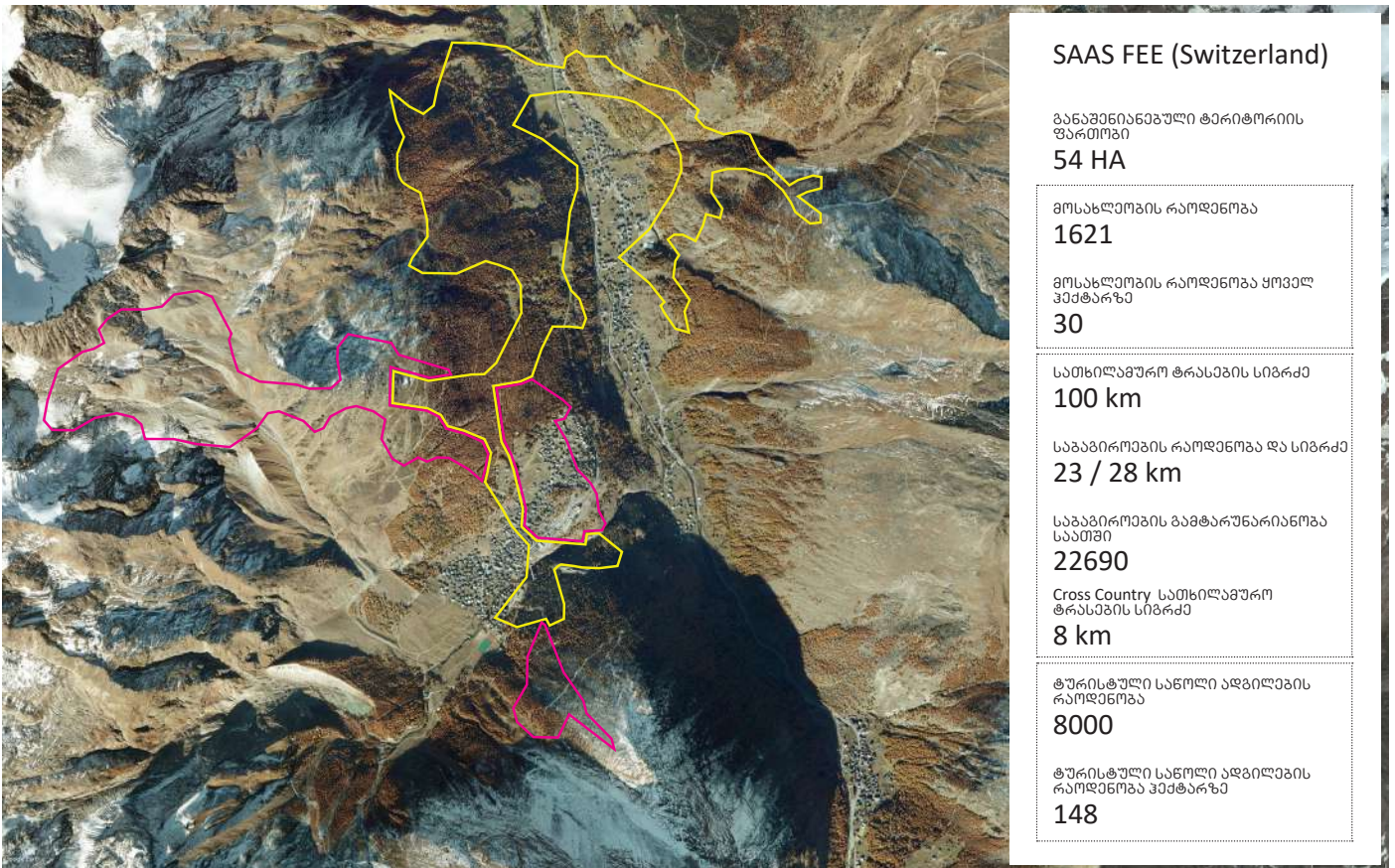
1.3.2

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



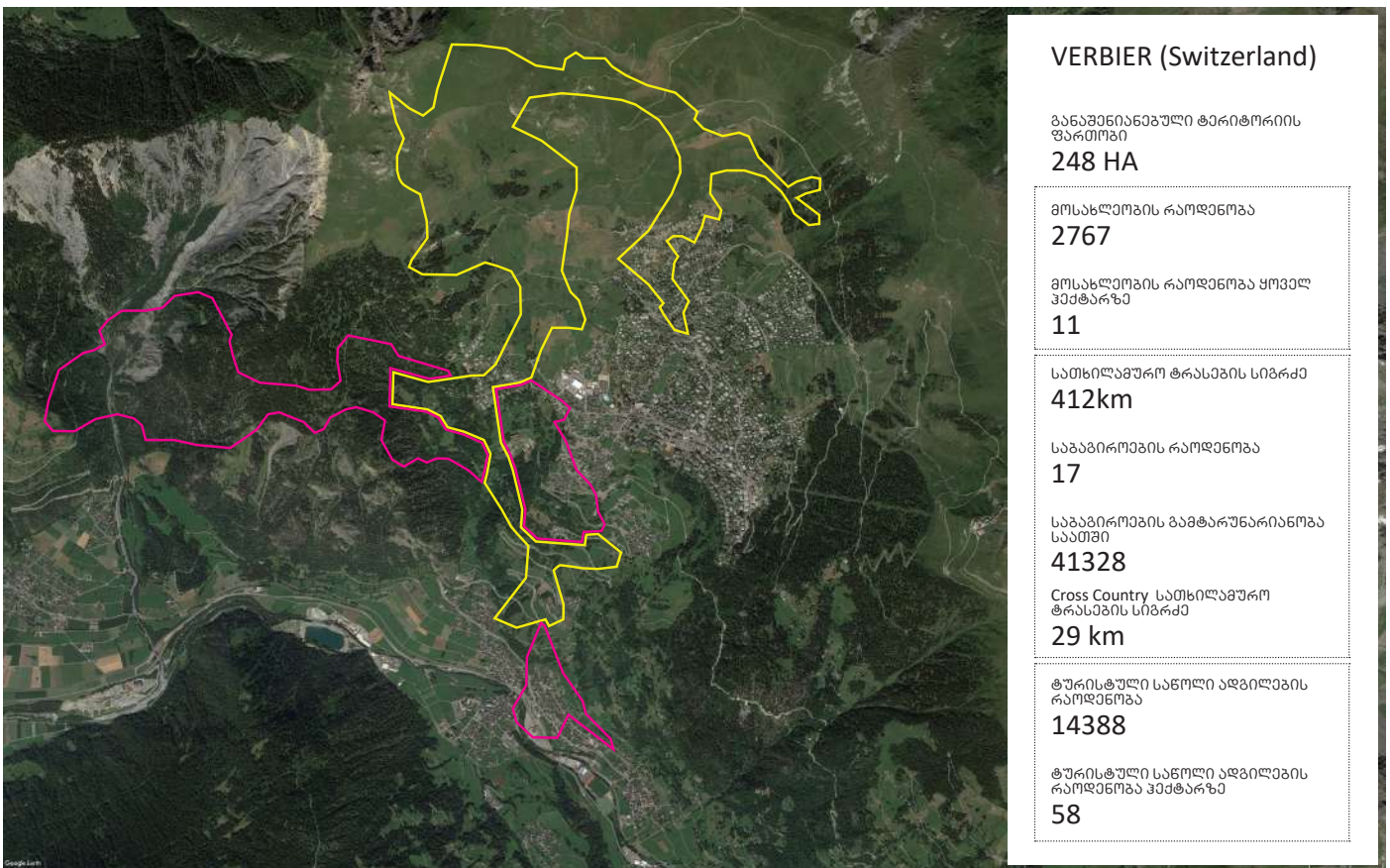
1.3.2

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



1.3.2

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი



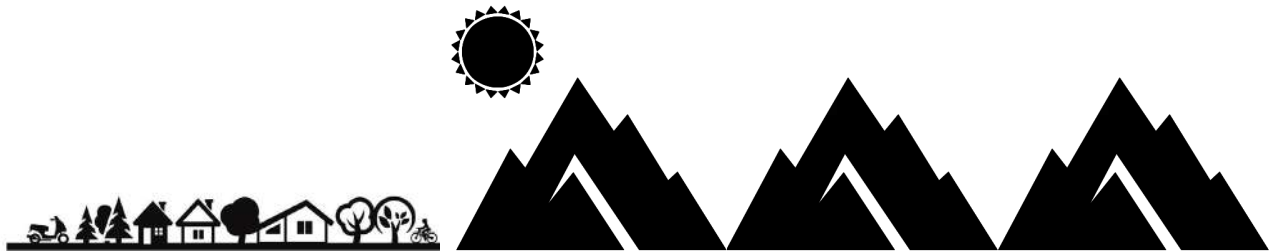
1.3.2

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

სხვადასხვა კურორტების სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი

კურორტი	განაშენებული 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 აბაზა (სათბი)	ტურისტული აბაზა სიგრძე (მ)	ტურისტული აბაზა სიგრძე (მ)	სტუმრების რაოდენობა 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 მაგისტრალური	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:
განაშენებული ტერიტორიების სიმნიშვნელობა
სამთო სათხილაგზრო ტრასების სიგრძე



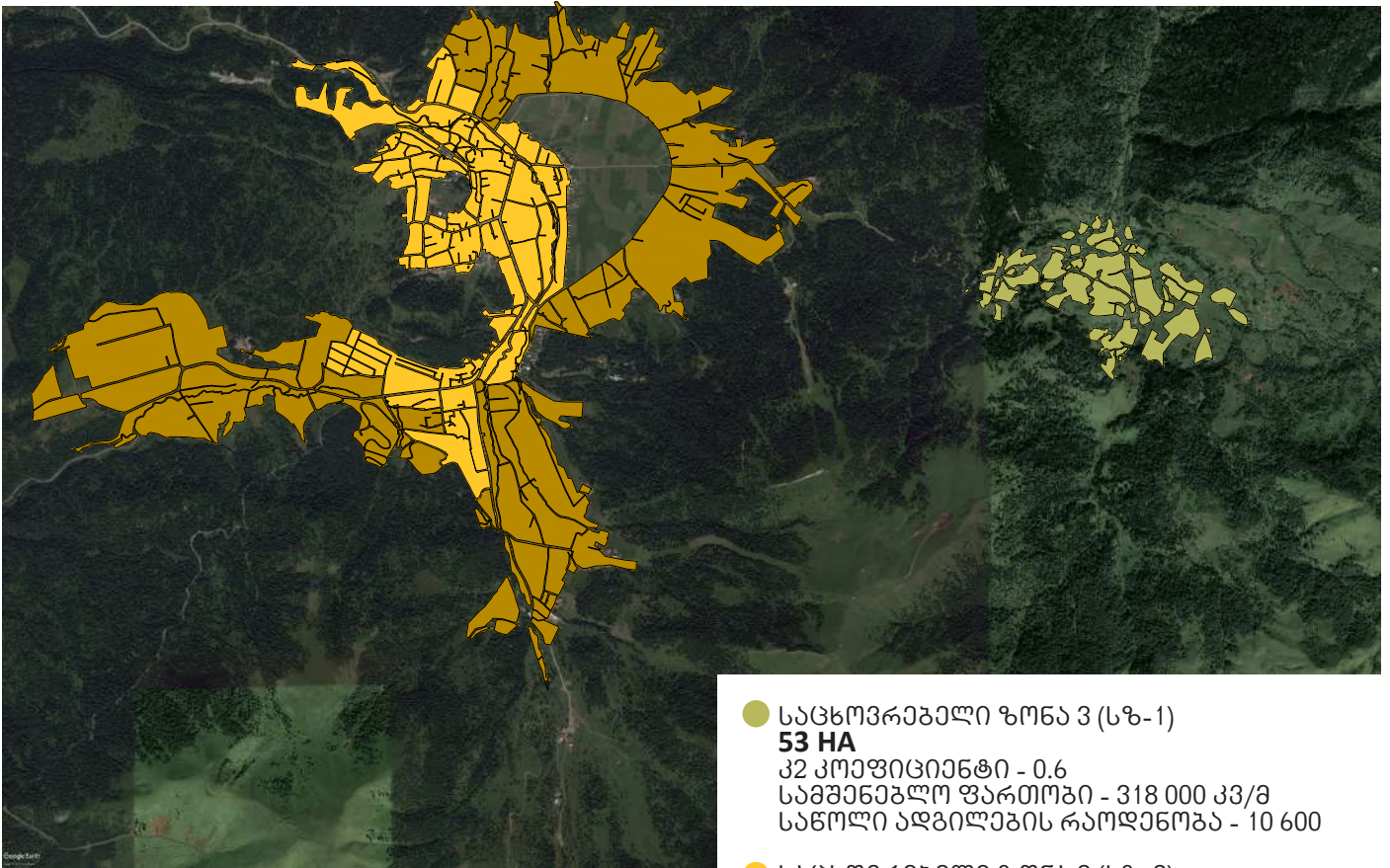
გაგურის მაგალითი:
განაშენებული და განაშენებელი ტერიტორიების სიგრძე
სამთო სათხილაგზრო ტრასების სიმნიშვნელობა



1.3.3

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

ტერიტორიის განვითარება 2014 წლის 12 აპრილის #491
დადგენილებით დამტკიცებული მიწათსარგებლოების გენ. გეგმის
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

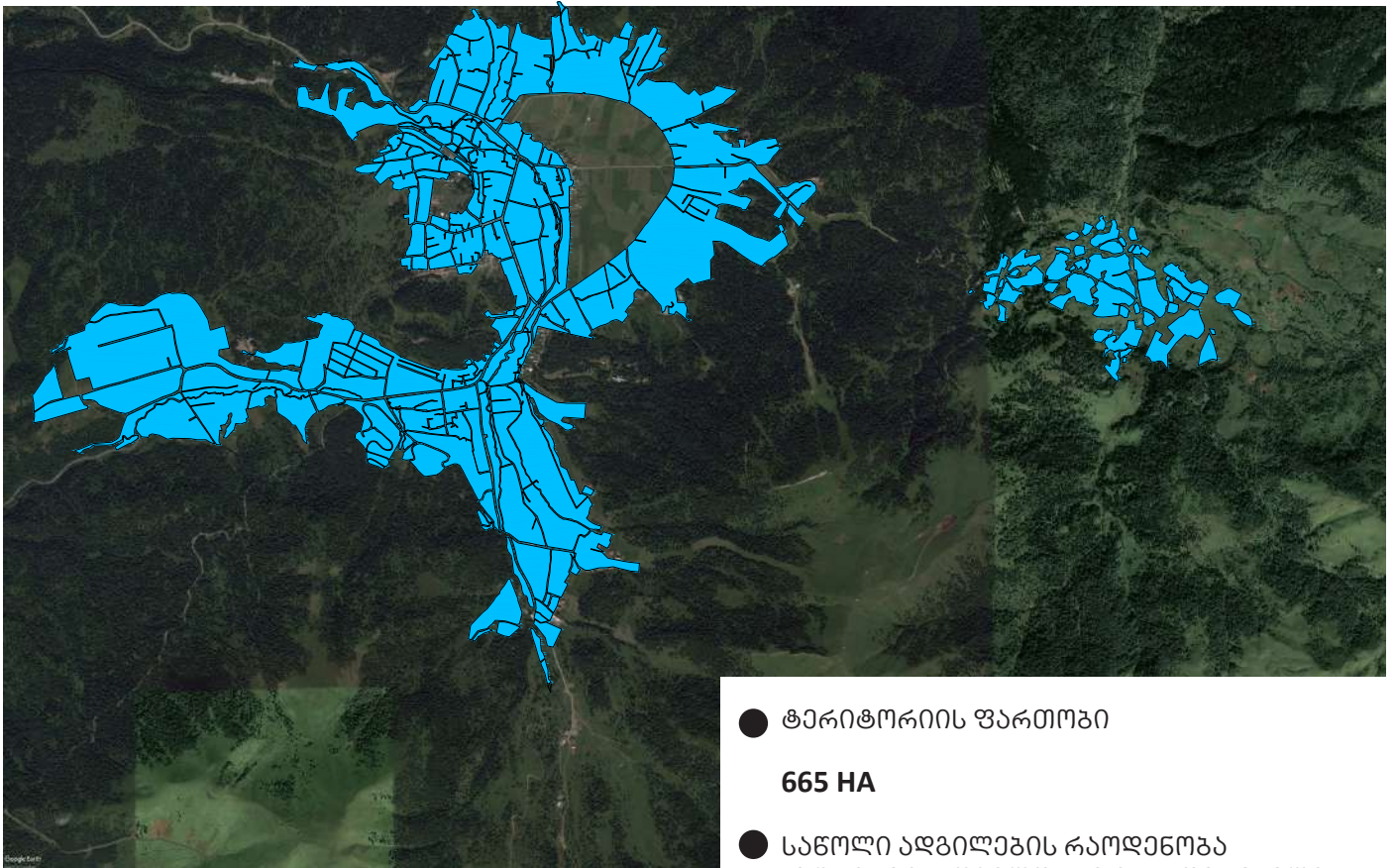


- გადაგეგმვის ტერიტორია
- სათხილამურო ტრასების საჭირო სიგრძე **3542 km**
- სათხილამურო ტრასების რესურსი **88 km**

1.3.4

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

ტერიტორიის განვითარება ევროპული კურორტების
საშუალო სტატისტიკური პარამეტრებით



- ტერიტორიის ფართობი

665 HA

- სანოლი ადგილების რაოდენობა
(ტურისტული+ადგილობრივი მაცხოვრებელი)

200x665=133 000

- საშუალო ფართობი 1 სანოლი ადგილზე

30 m²

- საშუალო ფართობი

3 990 000 m²

- 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

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

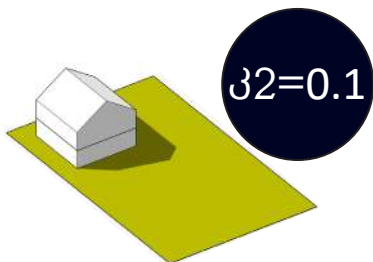
სათხილამურო ტრასების რესურსი 14 600 ადამიანი

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

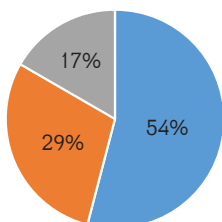
30 000 \$

სარეაგირაციო ღირებულება

80 000 \$ (1მ²=800 \$)

მოგება

0 \$



■ სათხილამურო ტრასებზე ტურისტთა რაოდენობა

■ სხვა ტურისტული სერვისების მომხმარებელი ტურისტები

■ ადგილობრივი მოსახლეობა და მომსახურე პერსონალი

1.3.5

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

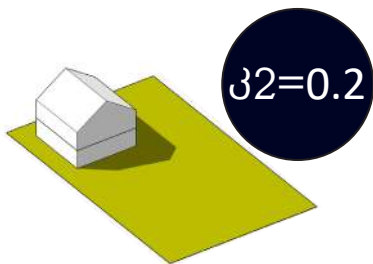
სათხილამურო ტრასების რესურსი 14 600 ადამიანი

გეგმის საფუძველზე
ვარაუდობთ 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

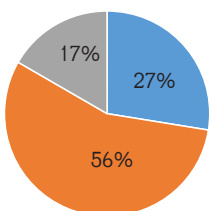
60 000 \$

სარეაგირაციო ღირებულება

160 000 \$ (1მ²=800 \$)

მომგები

50 000 \$



■ სათხილამურო ტრასებზე ტურისტთა რაოდენობა

■ სხვა ტურისტული სერვისების მომხმარებელი ტურისტები

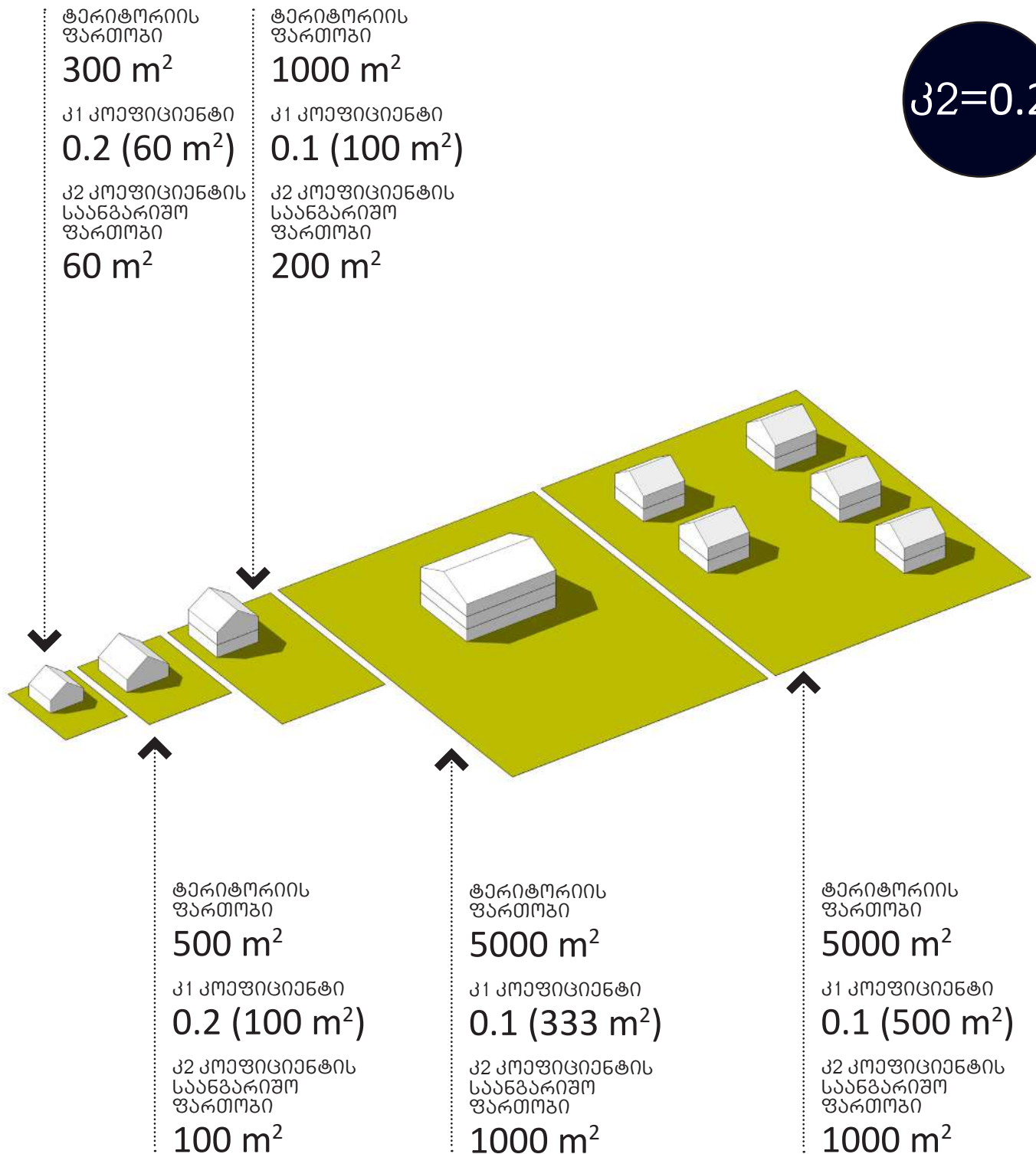
■ ადგილობრივი მოსახლეობა და მომსახურე პერსონალი

1.3.6

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

საკრედიტო კოეფიციენტით განვითარების მასშტაბი

$$K2=0.2$$

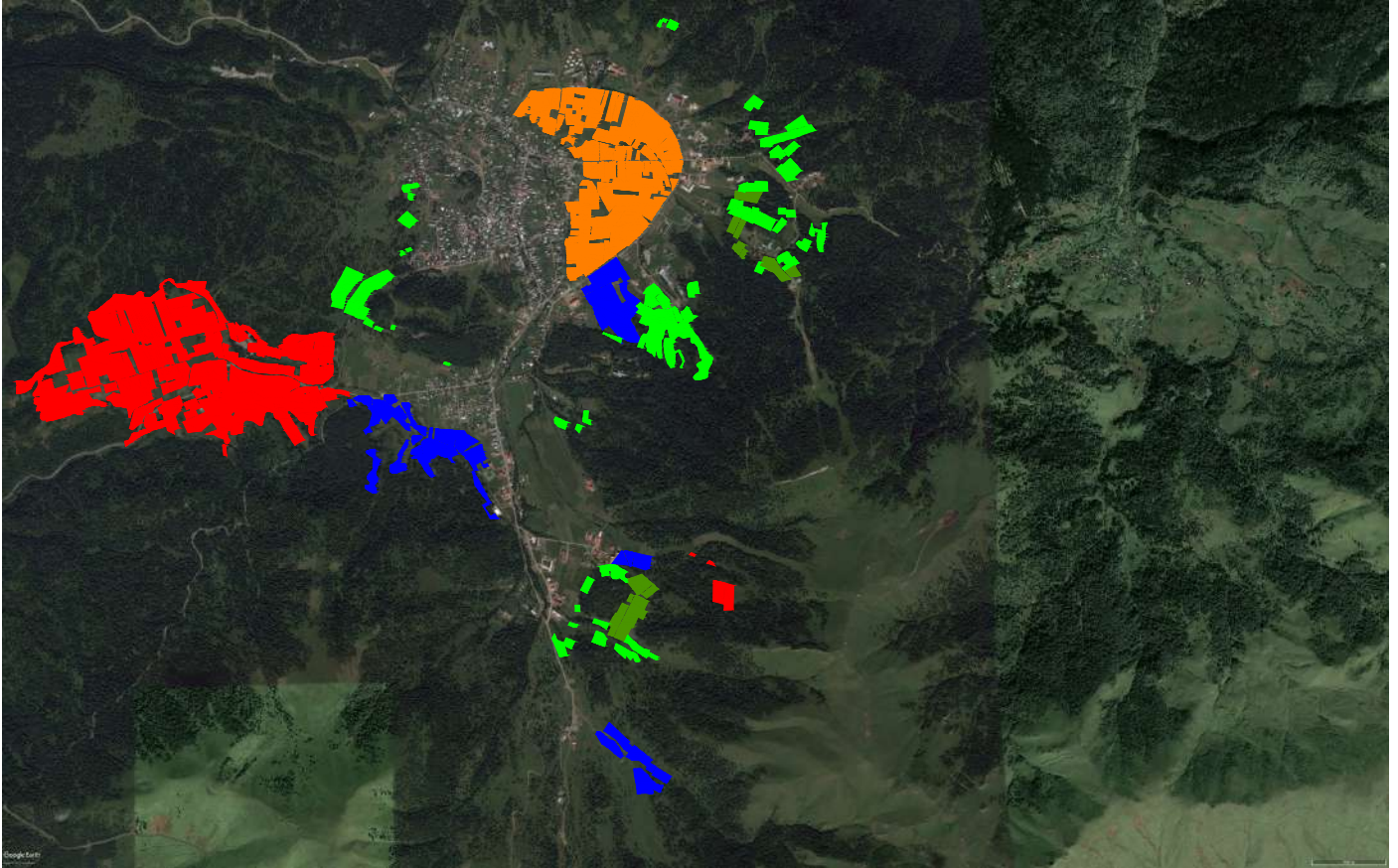


მიზანი

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

1.3.7

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 მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის მიხედვით საცხოვრებელი ზონა)

11.4 HA

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

38.9 HA

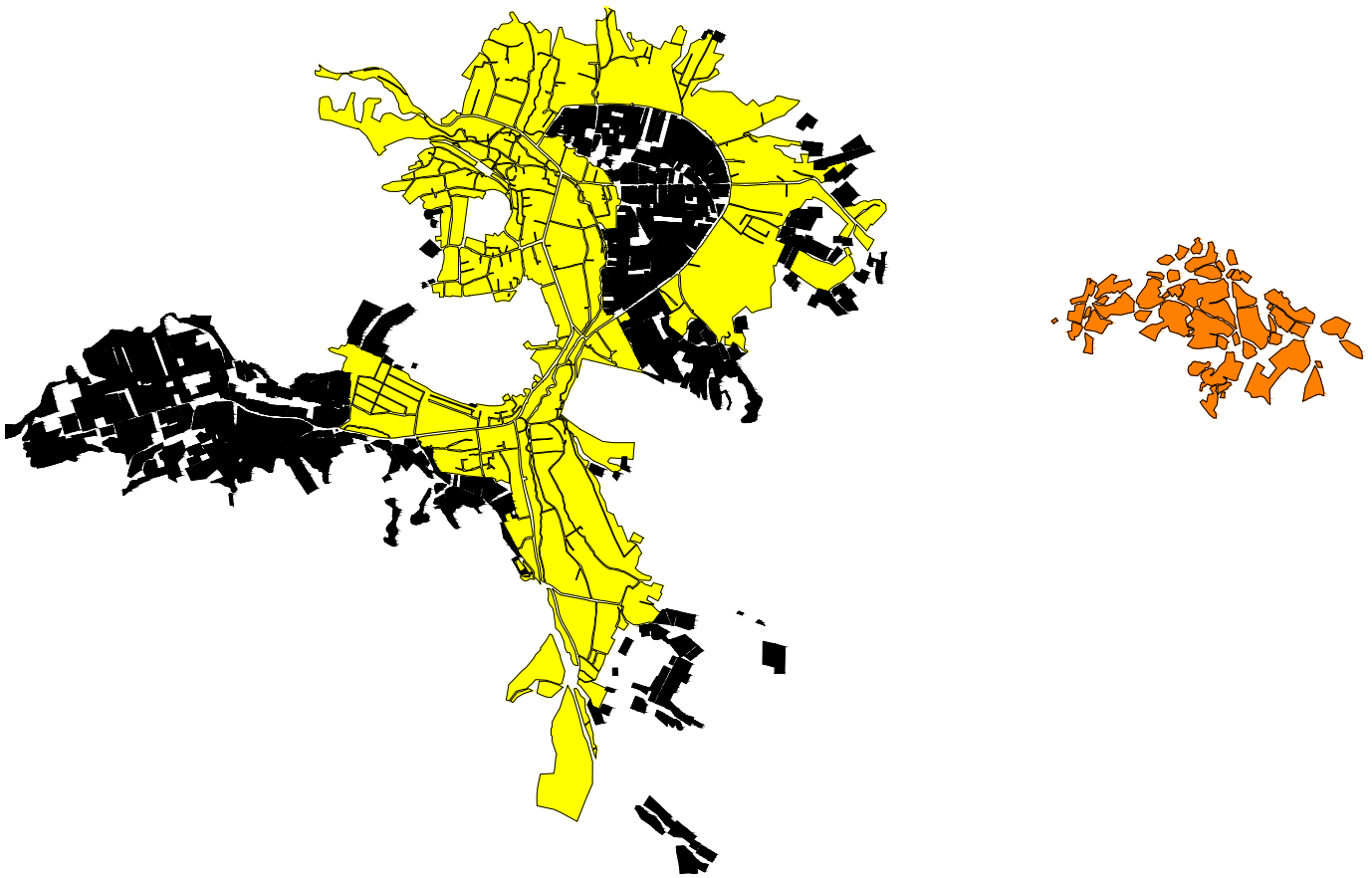
- წრიული შიდა ტერიტორია (ცენტრალური პარკი)

55.3 HA

ჯამი - 240.8 HA

1.3.8

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება 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

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

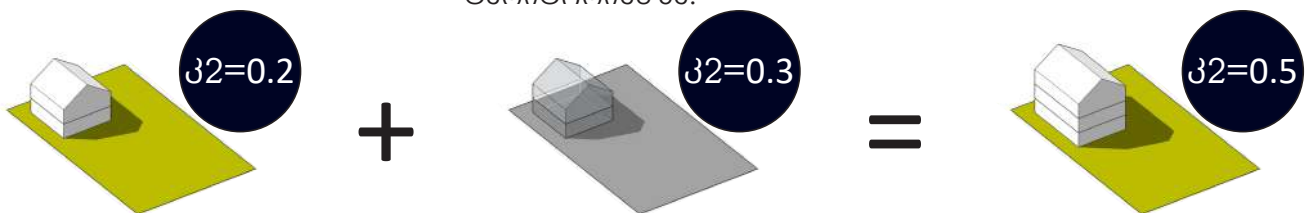
ბაკურიანი კოეფიციენტის განსაზღვრის პრინციპი

ბაკურიანის სამშენებლო ტერიტორიაზე საცხოვრებელი და სასტუმროს შენობებისათვის
დგინდება **კ2 კოეფიციენტი 0.2**

არასამშენებლო ტერიტორიაზე მიენიჭება პირობითი კ2-კოეფიციენტი, დღეს არსებული
მიწის საბაზრო ღირებულების და არსებული სამშენებლო პარამეტრების შენახვისად

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.

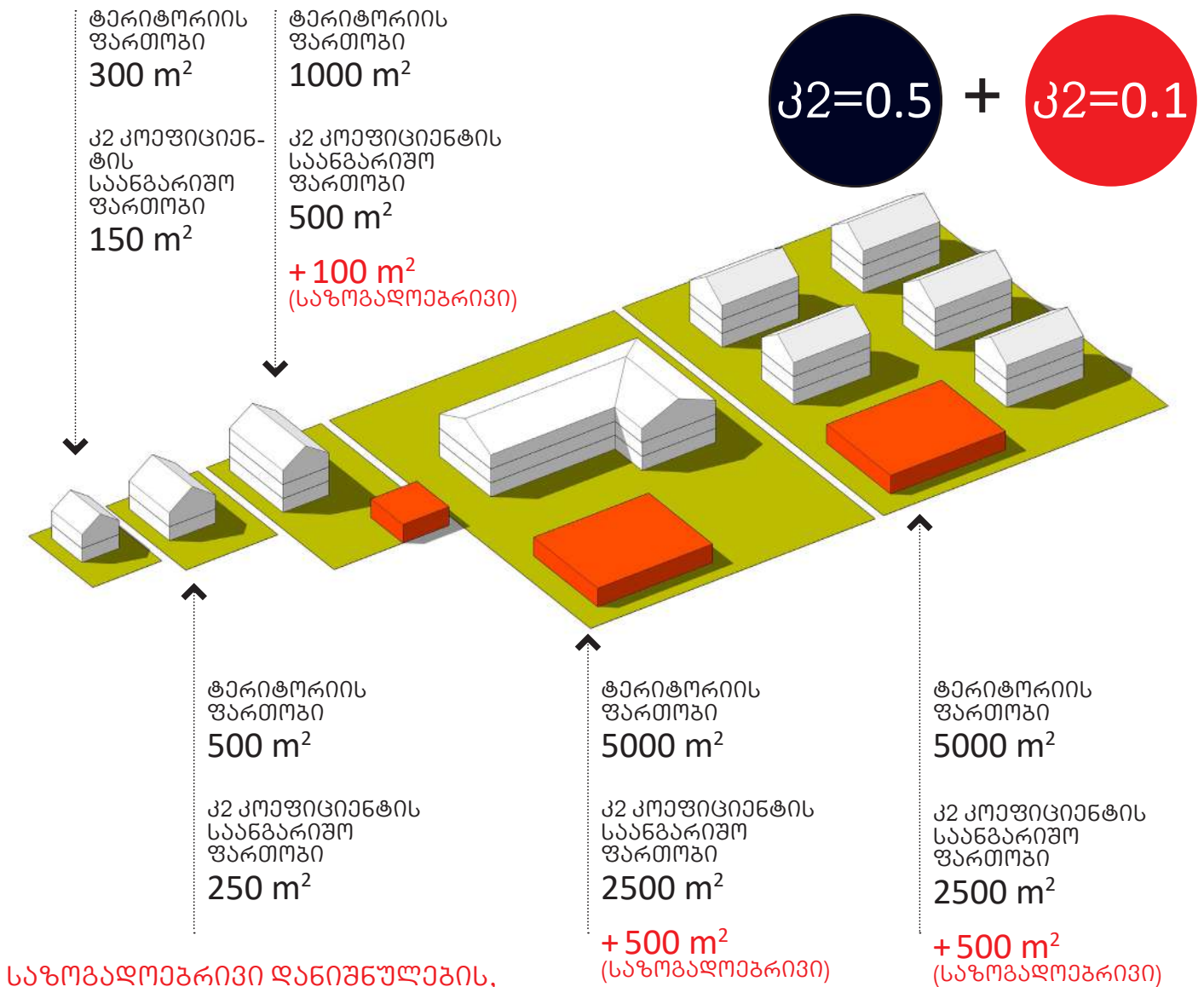
შედეგი

- 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

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

ბაკურიანი კოეფიციენტის განსაზღვრის პრინციპი



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

შედეგი

მეტი საგზაწაღო ფართობი
ინვესტირებისათვის

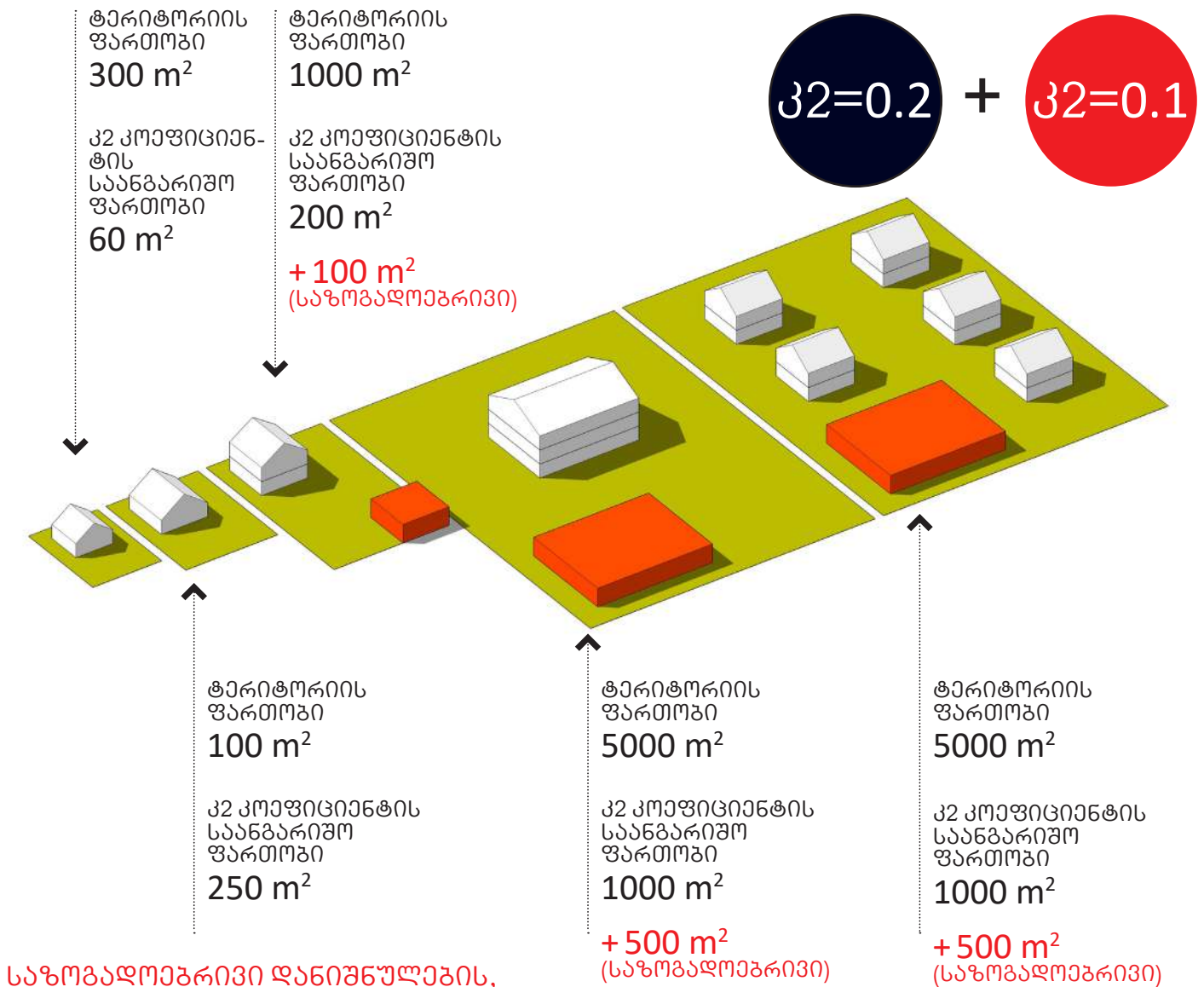
საწოლი ადგილების რაოდენობის შენარჩუნება

დამატებითი ტურისტული ინფრასტრუქტურა

1.3.9

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

ბაკურიანი კოეფიციენტის განსაზღვრის პრინციპი



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

შედეგი

მეტი საგზაო ფართობი
ინვესტირებისათვის

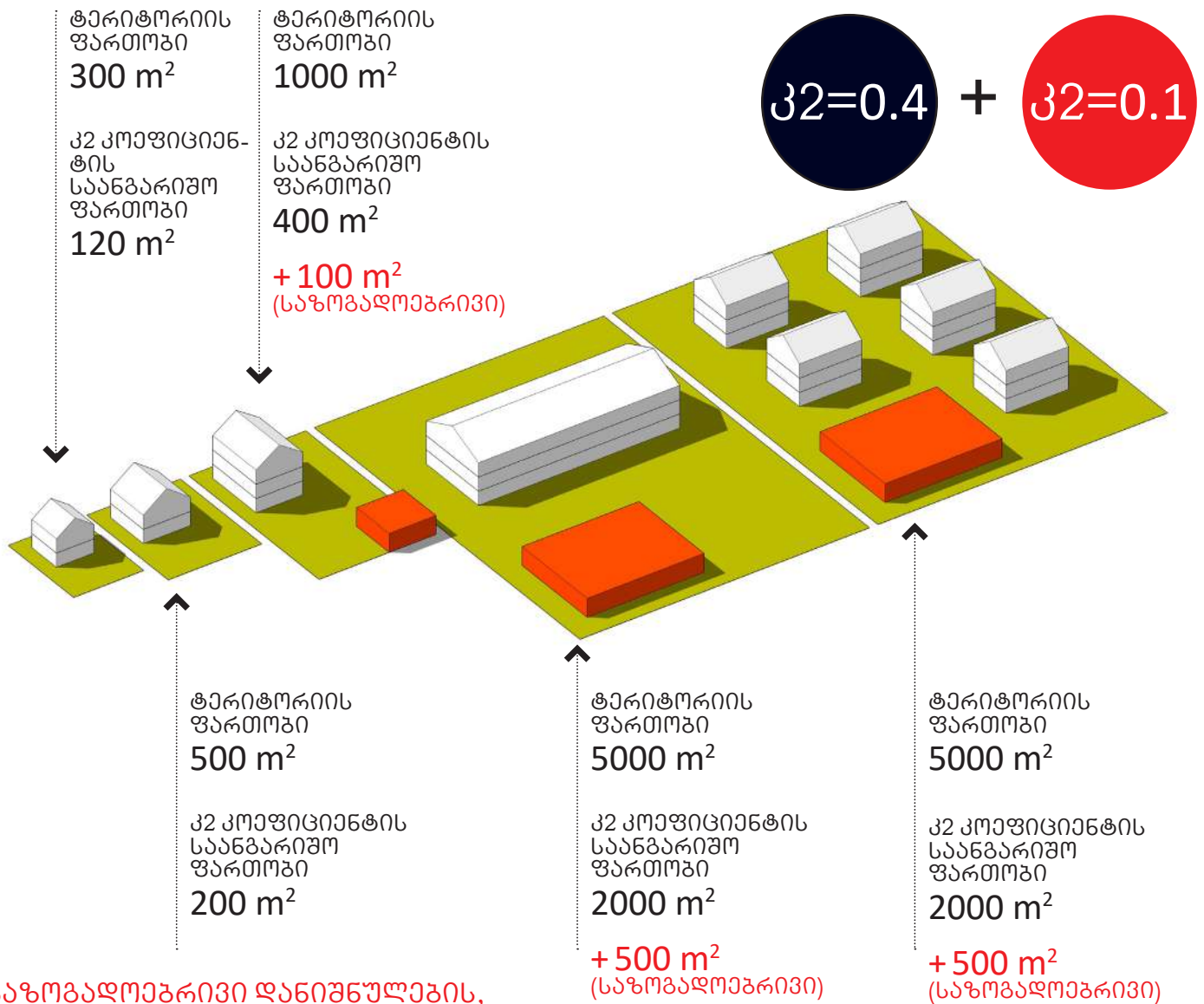
საწოლი ადგილების რაოდენობის შენარჩუნება

დამატებითი ტურისტული ინფრასტრუქტურა

1.3.10

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება

დიდ მიტარბუი კოეფიციენტის განსაზღვრის პრინციპი



კაფე
რესტორანი
მაღაზია
დახურული საცურაო აუზი
სკა
სპორტული დარბაზი
საბილიარდო
ბოულინგი
გავშვითა განსართობი ცენტრი

შედეგი

მეტი საგზაო ფართობი
ინვესტირებისათვის

საწოლი ადგილების რაოდენობის შენარჩუნება

დამატებითი ტურისტული ინფრასტრუქტურა

1.3.11

გენერალური გეგმის ეფექტიანობის შეფასება შედეგი

ბაკურიანის მაქსიმალური კ2 კოეფიციენტები

$$K_2=0.5 + K_2=0.1$$

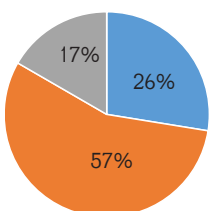
დიდი მიტარბის მაქსიმალური კ2 კოეფიციენტები

$$K_2=0.4 + K_2=0.1$$

სანოლის ადგილების რაოდენობა

ბაკურიანი - 51 000

დიდი მიტარბი - 5 000



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

1.4.1

დაწესებული ესთეტიური პარამეტრები

ბაღახურვის დასახლები ზონები

ნაცრისფერი
ყავისფერი



1.4.2

დაწესებული ესთეტიური პარამეტრები

ღობის დასაშვები სახეობები

პარიანტი 1



პარიანტი 2



გათვალისწინებული სამუშაოები და მათი განხორციელების ეტაპობრიობა პრიორიტეტების მიხედვით

I ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები

(მიზანი: ელემენტარული პირობის შექმნა დიდ მიტარბიმდე ნორმალური სატრანსპორტო კავშირის შექმნისათვის)

1. ბაკურიანთან დამაკავშირებელი გზის პროექტი

II ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები

(მიზანი: მინიმალური წინაპირობის შექმნას, დიდ მიტარბში ინვესტორებისათვის საინვესტიციო გარემოს შესაქმნელად და დეველოპერული საქმიანობის დაწყებისათვის)

2. ცენტრალური წყალმომარაგების პროექტი
3. ცენტრალური გაზმომარაგების პროექტი
4. ცენტრალური საყოფაცხოვრებო წყალარინების პროექტი
5. ცენტრალური სანიაღვრე წყალარინების პროექტი
6. შიდა გზების პროექტი

III ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები

(მიზანი: ტურისტული ინფრასტრუქტურის მთავარი ობიექტის შექმნა, რათა ახალ სასტუმროებს შეეძინათ მოსახერხებელი კავშირი უკვე არსებულ სათხილამურო ტრასასთან)

7. სოფლის ქვედა წერტილისა და არსებული საბაგირო სადგურის დამაკავშირებელი ახალი საბაგირო ხაზის პროექტი
8. ზედა და ქვედა საბაგიროების დამაკავშირებელი სათხილამურო და ტურისტული ბილიკების პროექტი

IV ეტაპზე განსახორციელებელი პროექტები

(მიზანი: ტურისტულად მიმზიდველი გარემოს შექმნა)

9. ტურისტული მართვის ცენტრის შექმნა
10. დიდი მიტარბი-წაღვერის დამაკავშირებელი გზის პროექტი
11. ახალ ცენტრთან მდებარე ახალი “საჩოჩიალო” საბაგიროს და საბავშვო სათხილამურო ტრასის პროექტი
12. ჩრდილო დასავლეთის ფერდზე, ახალი დამაკავშირებელი საბაგიროს პროექტი
13. ახალი სათხილამურო ტრასის პროექტი
14. ტობოგანის პროექტი
15. “ზიპლაინი”-ს პროექტი
16. ცენტრალური საზოგადოებრივ საქმიანი ზონის პროექტი
17. ცენტრალური პარკის პროექტი
18. ტურისტული მარშრუტების პროექტი
19. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ქსელის პროექტი