

Community-led Urban Strategies in Historic Towns (COMUS)



თემის მიერ მართული ურბანული სტრატეგიები ისტორიულ ქალაქებში (COMUS)

ჭიათურის ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქი“
რესტავრაციისა და რეაბილიტაციის პროექტი

წინასწარი ტექნიკური შეფასება (PTA)



ჭიათურა, საქართველო 2016

1. შესავალი



საბაგირო გზის ქვედა და ზედა სადგურები, 2015 წ.

- 1.1 ქვეყანა ან ტერიტორია: საქართველო
- 1.2 ორგანიზაციის სახელი, რომელიც აგროვებს ინფორმაციას: ჭიათურის მუნიციპალიტეტი, დოკომომო საქართველო
- 1.3 საკონტაქტო სახელი: ნანა ზაზანაშვილი
- 1.4 ელ.ფოსტის მისამართი: nano_zazanashvili@yahoo.com
- 1.5 შენობის ან სანახაობის სახელი და მისამართი: ბაგიროზა „პერევისა-ქალაქი“ – ქვედა და ზედა სადგური. ქვედა სადგური: ნინოშვილის ქ. (ჭიათურა), ზედა სადგური: ფანცულაიას ქ. (ჭიათურა, სოფელი პერევისა)
- 1.6 მითითებული ინვენტარის ნომერი/ნომრები: ძეგლის საინვენტარიზაციო ნომერია 7288
- 1.7 შენობის/მონუმენტის/სანახაობის ტიპი: სატრანსპორტო, ინდუსტრიული
- 1.8 მთავარი თარიღები: 1952-1953
- 1.9 ამჟამინდელი გამოყენება: სამგზავრო საბაგირო გზა

2. შეჯამება: ობიექტი და მისი მართვა

მე-20 საუკუნეში ჭიათურაში მანგანუმის წარმოების სწრაფმა ზრდამ, მრეწველობის ტექნოლოგიურმა განვითარებამ და ქალაქის რთულმა რელიეფმა სატვირთო და სამგზავრო საბაგირო გზების კომპლექსური და უნიკალური სისტემის ჩამოყალიბება განაპირობა. სამგზავრო საბაგირო გზების მეშვეობით მდინარე ყვირილას ხეობაში განფენილი ქალაქის ცენტრალური ნაწილი პლატოებზე განლაგებულ ქალაქის გარეუბნებსა და მიმდებარე

სოფლებს უმოკლეს დროში დაუკავშირდა. 1980-იანი წლების დასაწყისისთვის ჭიათურაში 17 სამგზავრო გზა ფუნქციონირებდა.¹

ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქი“ ამ უნიკალური სამგზავრო სატრანსპორტო სისტემის ერთ-ერთი პირველი ნიმუშია. ის ასევე პირველი სრულყოფილი სამგზავრო საბაგირო გზაა, რომელიც საქართველოსა და ყოფილი საბჭოთა კავშირის ტერიტორიაზე 1953 წელს აიგო და მას მაღლი ისტორიული, მხატვრულ-არქიტექტურული, საინჟინრო და სოციალური მნიშვნელობა აქვს.

ობიექტის მშენებლობამ მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა საბჭოთა სივრცეში ახალი საზოგადოებრივი სატრანსპორტო სახეობის დანერგვასა და ფართოდ გავრცელებაში. საბაგირო გზის მშენებლობაში ჩართულმა ქართველმა ინჟინრებმა და დარგის სპეციალისტებმა მომდევნო ათწლეულებში ქალაქი ჭიათურა და საქართველო ბაგირგზების მშენებლობის მსხვილ სამეცნიერო კერად აქციეს.



მდებარეობა ქალაქში

საბაგირო გზა სოცრეალიზმის სტილში განხორციელებული უნიკალური სამგზავრო საბაგირო გზაა, რომელმაც ჩვენამდე უცვლელი სახით მოაღწია და გამორჩეულ არქიტექტურულ ნიმუშს წარმოადგენს. მისი საინჟინრო გადაწყვეტა უნიკალურია და საქართველოს მასშტაბით ანალოგი არ მოეძებნება.

¹ ჭიათურის საბაგირო გზების ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები.

საბაგირო გზას მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ქ. ჭიათურის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სისტემაში. იგი უმოკლესი გზით აკავშირებს ქალაქს პერევისას პლატოზე მდებარე სოფლებთან და მრავალ ადამიანს ემსახურება.

ამ გარემოებათა გათვალისწინებით 2016 წელს საბაგირო გზას კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლის სტატუსი მიენიჭა.

დღეს შენობის ტექნოლოგიური და არქიტექტურული ნაწილები მოუვლელივით ზიანდება. მრავალი წელია საბაგირო გზის არც ტექნოლოგიური და არც არქიტექტურული ნაწილის კაპიტალური შეკეთება არ მომხდარა. შედეგად ზიანდება საბაგირო სადგურები და კლიმატის ზემოქმედების შედეგად საფრთხე ექმნება მათში განთავსებულ ელექტრო და მექანიკურ მოწყობილობებს. საბაგირო გზა მაღალი რისკის შემცველი ობიექტია და მისი მოუვლელიობა მგზავრთა უსაფრთხოებას საფრთხის ქვეშ აყენებს.

2006 წლიდან საბაგირო გზა შპს „ჯორჯიან მანგანეზისი“ საკუთრებაშია და მის ექსპლუატაციას ახორციელებს. ობიექტის მუნიციპალურ საკუთრებაში დაბრუნებისა და ფინანსური რესურსების მობილიზების შემთხვევაში შესაძლებელი იქნება ობიექტის რესტავრაცია და რეაბილიტაცია.

ამგვარი პროექტის განხორციელებით უზრუნველყოფილი იქნება მოქალაქეთა უსაფრთხო მგზავრობა, გაუმჯობესდება საცხოვრებელი გარემოს ხარისხი ქალაქ ჭიათურაში, შენარჩუნდება კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი და ეკოლოგიურად სუფთა საქალაქო ტრანსპორტი, ქალაქს ტურისტული თვალსაზრისით კიდევ ერთი ღირსშესანიშნავი ადგილი შეემატება. ამდენად პროექტის განხორციელება მნიშვნელოვანია, როგორც ეროვნულ ასევე რეგიონალურ დონეზე.

3. ადმინისტრაციული ინფორმაცია

3.1. პასუხისმგებელი ორგანოები

ექსპლუატაცია და სარეაბილიტაციო სამუშაოები - ამჟამად საბაგირო გზა შპს „ჯორჯიან მანგანეზისი“ საკუთრებას წარმოადგენს. ამდენად მის ექსპლუატაციასა და სარეაბილიტაციო სამუშაოების წარმოებაზე აღნიშნული ორგანიზაციაა პასუხისმგებელი.

დაცვა - საბაგირო გზას საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს გენერალური დირექტორის 2016 წლის 11 აგვისტო №2/255 ბრძანებით კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლის სტატუსი მიენიჭა. ამდენად, კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ საქართველოს კანონის შესაბამისად, „კულტურული მემკვიდრეობის

სახელმწიფო დაცვას საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრულ უფლებამოსილებათა ფარგლებში ახორციელებენ საქართველოს კულტურისა და ძეგლთა დაცვის სამინისტრო (შემდგომ – სამინისტრო), საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო, ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოები, აგრეთვე სხვა სახელმწიფო ორგანოები, საჯარო და კერძო სამართლის იურიდიული პირები“.²

ინსპექტირება - ობიექტი მე-5 კლასის ხაზოვანი ნაგებობაა, რომელიც რისკის მომეტებული ფაქტორით ხასიათდება.³ ამდენად, აკრედიტებული საინსპექციო ორგანოების შექმნამდე საბაგრო გზაზე პერიოდულ ტექნიკურ ინსპექტირებას საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტო ახორციელებს.⁴

ნებართვები სარეაბილიტაციო სამუშაოების ჩატარებაზე - ვინაიდან ობიექტი მე-5 კლასს დაქვემდებარებულ ხაზოვან ნაგებობას წარმოადგენს და ამასთანავე საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს გენერალური დირექტორის 2016 წლის 11 აგვისტოს №2/255 ბრძანებით კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლის სტატუსი აქვს მინიჭებული, ობიექტზე ჩასატარებელ სარეკონსტრუქციო-სარეაბილიტაციო ღონისძიებებზე ნებართვას საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოსთან შეთანხმებით გასცემს.

3.2. შენობა/ტერიტორია, სახელი და მისამართი

სამგზავრო კიდული ქანქარის ტიპის ორბაგირიანი ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქი“ ორ შენობას მოიცავს - ზედა და ქვედა სადგურებს. ბაგირგზა იმერეთის რეგიონში, ჭიათურის მუნიციპალიტეტში მდებარეობს. ქვედა სადგური ქალაქ ჭიათურაში ნინოშვილის ქუჩაზეა განთავსებული, ზედა - ქალაქის სამხრეთით პლატოზე არსებულ სოფელ პერევისაში ფანცულაიას ქუჩაზე.⁵

² კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ საქართველოს კანონი, მუხლი 4.

³ საქართველოს მთავრობის 2009 წლის 24 მარტის დადგენილება №57 მშენებლობის ნებართვის გაცემის წესისა და სანებართვო პირობების შესახებ.

⁴ საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2012 წლის 23 ივლისის ბრძანება №1-1/1527 საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს დებულების დამტკიცების შესახებ. http://www.tacsa.gov.ge/Uploads/debuleba_c24efe3a.pdf (გადამოწმებულია: 07.11.2016)

⁵ საბაგრო გზის არც ზედა და არც ქვედა სადგურის შენობას ნომერი არ აქვს. მიწის ნაკვეთები, რომლებზედაც ნაგებობებია განთავსებული, არა არის რეგისტრირებული. ამ დროისთვის ქ. ჭიათურის საზღვრები ოფიციალურად დადგენილი არ არის. ამდენად, საბაგროს ზედა სადგურის მისამართის განსაზღვრისას ვიხელმძღვანელებთ საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტოს საკადასტრო დოკუმენტაციაში მომიჯნავე ნაკვეთების ჩანაწერებში მოყვანილი მისამართებით.

3.3. კატროგრაფიული ინფორმაცია

ქვედა სადგურის მიახლოებითი კოორდინატები: განედი 42°17'26.56"N გრძედი 43°17'28.81"E
ზედა სადგურის მიახლოებითი კოორდინატები: განედი 42°17'17.77"N გრძედი 43°17'48.20"E

3.4. ძეგლის ტიპი

სამგზავრო ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქი“ არქიტექტურის, საინჟინრო, მეცნიერების, ტექნიკისა და მრეწველობის განვითარებასთან დაკავშირებული ძეგლია.

3.5. საკუთრება

2006 წლიდან ობიექტი შპს „ჯორჯიან მანგანუის“ საკუთრებაა. იგი თავდაპირველი ფუნქციით დღემდე ფუნქციონირებს.

3.6. სავალდებულო დაცვა/შეზღუდვები

ობიექტის სავალდებულო დაცვა და შეზღუდვები რეგულირდება კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ საქართველოს კანონით.

კანონით განსაზღვრულ სხვა შეზღუდვათა შორის, გასათვალისწინებელია ძეგლის ინდივიდუალური დამცავი ზონები (ფიზიკურ და ვიზუალურ დაცვის არეალები), რომელებიც მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული ობიექტის მიმდებარედ სამშენებლო ღონისძიებებზე სანებართვო გადაწყვეტილებების მიღებისას.

4. ფიზიკური მდგომარეობის შესახებ დასკვნა

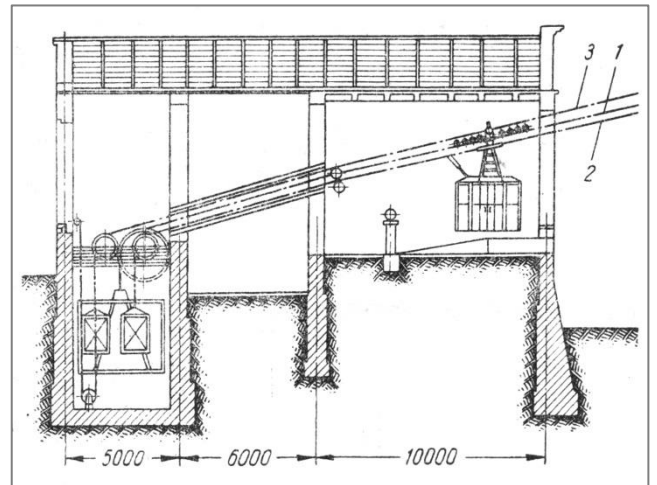
ობიექტი ურთიერთ დაკავშირებული, თუმცა თვისობრივად განსხვავებული დამოუკიდებელი ნაწილისაგან შედგება და შესაბამისად მათი შეფასება ქვემოთ ცალ-ცალკეა მოყვანილი.

№	დასახელება	ფიზიკური მდგომარეობის შეფასება (მალიან ცუდიდან კარგისკენ)	რისკის შეფასება (მაღალი რისკი - A, საშუალო - B, დაბალი - C, რისკის	პრიორიტეტი ინტერვენციისთვის მაღალი-საშუალო-დაბალი
---	------------	---	--	---

			გარეშე -D)	
1.	ბაგირგზის ტექნიკური ნაწილი	ცუდი	A	მაღალი
2.	ქვედა სადგური	საშუალო	B	მაღალი
3.	ზედა სადგური	საშუალო	B	მაღალი
4.	მომრავი შემადგენლობა (სამგზავრო ვაგონები)	ცუდი	B	მაღალი

5. არსებული ინფორმაცია

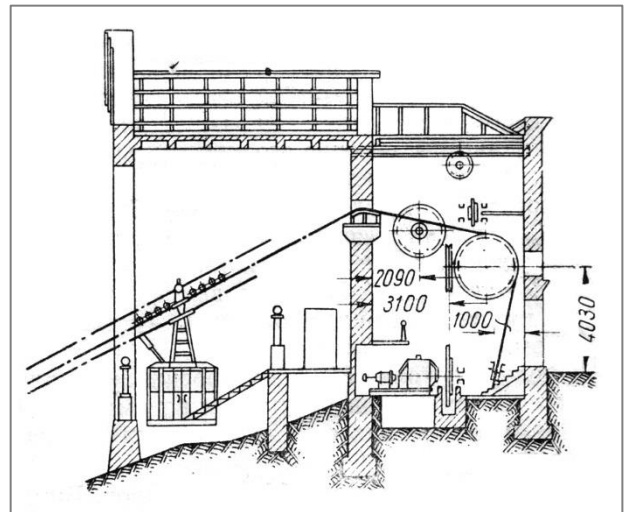
5.1. დოკუმენტური რესურსები



სურ. 1: საბაგირო გზის ქვედა სადგურ, 1950იანი წ. ,ჭიათურის მანგანუმ ტრესტის მუზეუმის არქივი; სურ. 2: ქვედა სადგურის ჭრილი, გ.ვანცულაის პირადი არქივი

1. ჭიათურის მანგანუმ ტრესტის საპროექტო ბიუროს ფოტო ალბომი. მოიცავს ობიექტის ექსპლუატაციაში შესვლის მომენტისთვის ძეგლის ამსახველ ფოტოებს (დაახლოებით 1953-54 წწ.). ალბომი დაცულია იურა ნადირაძის პირად არქივში, თბილისში. ალბომი კარგ ფიზიკურ მდგომარეობაშია. ალბომის ელექტრონული ვერსია დაცულია დოკუმომო საქართველოს ციფრულ არქივში. აღნიშნული მასალების ხელმისაწვდომობა შეზღუდული არ არის.

2. ობიექტის ამსახველი საარქივო ფოტოები ჭიათურის მანგანუმ ტრესტის მუზეუმში, ჭიათურაშია დაცული. მასალები კარგ ფიზიკურ მდგომარეობაშია და ხელმისაწვდომობა შეზღუდული არ არის.
3. ობიექტთან დაკავშირებული ზოგადი სახის ტექნიკური დოკუმენტაცია დაცულია შპს „ჭიათურბაგირგებში“, ჭიათურაში და ხელმისაწვდომობა შეზღუდული არ არის.
4. გიორგი ფანცულაიას პირად არქივში დაცულია სხვადასხვა საჟურნალო და საგაზეთო სტატიები და ამონარიდები სხვადასხვა პუბლიკაციებიდან, რომელებიც ობიექტის დეტალურ აღწერას მოიცავს. მასალები გიორგი ფანცულაიას ოჯახის წევრებთან ინახება და კარგ ფიზიკურ მდგომარეობაშია.



სურ. 1: საბაგირო გზის ზედა სადგური, 1950იანი წ. ჭიათურის მანგანუმ ტრესტის მუზეუმის არქივი; სურ. 2: ზედა სადგურის ჭრილი, გ.ფანცულაიას პირადი არქივი

5. ჩვენი ვარაუდით, საარქივო საპროექტო დოკუმენტაცია დაცული უნდა იყოს ყოფილი ჭიათურ მანგანუმის ტრესტის არქივში. ამჟამად აღნიშნული არქივი შპს „ჯორჯიან მანგანუმის“ საკუთრებაშია და მასზე წვდომა შეზღუდულია. შესაბამისად, ჩვენთვის უცნობია როგორც დოკუმენტაციის შინაარსი, ასევე მათი ფიზიკური მდგომარეობა.

5.2. ბიბლიოგრაფია

1. А.И. Дукельский, Подвесные Канатные Дороги и Кабельные Краны, 1966, ст. 10
2. М.Б. Беркман, Г.Н. Бовский, Г.Г. Куйбида, Ю.С. Леонтьев, Подвесные Канатные Дороги, 1984, ст. 120

3. К.М. Барамидзе, В.А. Каландадзе, Перспектива развития пассажирских пдвесных канатных дрог в Грузии, Ред. К.М. Барамидзе, В.А. Каландадзе, Тбилиси, 1967, ст. 6
4. ჭიათურის საბაგირო გზების ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები, შპს „ჭიათურბაგირგზების“ არქივი.
5. საქართველოში ბაგირგზების შესახებ (ისტორიის და მდგომარეობის მოკლე მიმოხილვა), საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ოფიციალური ვებგვერდი http://lta.gov.ge/?page_id=63 გადამოწმებულია: 19.11.2016
6. Internationale berg und seilbahn rundschau, v.16, 1973, Personenseilbahnen in der UdSSR, Kogan J. 93-95
7. Internationale Seilbahn-Rundschau, Oct., 1999, Berge, Klöster, Seilbahnen, Stockhammer Gerda, 46-47.
8. И. Я. Коган, Г. И. Панцулая, Пассажирская канатная дорога на руднике, 1956

5.3. უკვე ჩატარებული საველე სამუშაო

1. 2015 წელს კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტოს მიერ დაფინანსებული პროექტის „საქართველოს ინდუსტრიული მემკვიდრეობა: ჭიათურა-ზესტაფონი-ფოთის“ ფარგლებში განხორციელდა ორი ექსპედიცია:
 აგვისტოში - არქიტექტორების ლევან კალანდარიშვილისა და ნანა ზაზანაშვილის მიერ განხორციელდა ობიექტის პირველადი დათვალიერება და შესწავლილ იქნა ობიექტთან დაკავშირებული საარქივო დოკუმენტაცია. ამ საველე სამუშაოს ფარგლებში გამოვლენილი იქნა ობიექტის მაღალი მხატვრულ-არქიტექტურული და სოციალური მნიშვნელობა. აღნიშნული პროექტის ფარგლებში, 2015 წლის სექტემბერში - ფოტოგრაფ ნიკოლოზ მჭედლიძისა და არქიტექტორ ნანა ზაზანაშვილის მიერ განხორციელდა ობიექტის ფოტო ფიქსაცია.
2. 2015 წლის 2 და 3 ოქტომბერს ნორვეგიელმა ექსპერტებმა ოისტენ სოგრედმა (Øistein Saugerud) და ბიორნ ნორბერგმა (Bjorn Norberg) დაათვალიერეს ბაგირგზის ტექნიკური მდგომარეობა. აღნიშნული საველე დათვალიერების საფუძველზე მათ მიერ მომზადებული იქნა მოკლე ანგარიში. მათი შეფასებით, საბაგირო გზა კაპიტალურ სარემონტო სამუშაოებს საჭიროებს. ანგარიშში ნათქვამია, რომ ვინაიდან ძველი დანადგარების შენარჩუნება მეტ ფინანსურ დანახარჯებს მოითხოვს, მიზანშეწონილია მათი ახალი დანადგარებით ჩანაცვლება. ძველის ახალი დანადგარებით ჩანაცვლება გაზრდის საბაგირო გზის საიმედოობას (თუმცა, შეიძლება გზის უსაფრთხოების საკითხი ვერ მოაგვაროს). ანგარიშის ავტორებს მოყვანილი აქვთ რიუკანში (ნორვეგია) საბაგირო გზის მაგალითი, რომელიც 1928 იქნა აშენებული. საბაგირო გზა დღესაც ინარჩუნებს პირვანდელ სახეს, თუმცა მისი ტექნიკური ნაწილი უსაფრთხოების ნორმების

გათვალისწინებითაა მოდერნიზებული. ავტორთა აზრით მსგავსი მიდგომა შეიძლება იქნას გამოყენებული აღნიშნული საბაგრო გზის შემთხვევაშიც.

3. 2014 წლის 28 ივნისს სსიპ - ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს ამწე, საქვაბე, თბოელექტროსადგურებზე და სამთო ობიექტებზე ზედამხედველობის სამმართველოს სპეციალისტებმა განახორციელეს შპს „ჯორჯიან მანგანეზი“-ს ჭიათურის სამთო გამამდიდრებელი კომბინატის ექსპლუატაციაში მყოფი 11 სამგზავრო საბაგრო გზის (მათ შორის „ჭიათურა-პერევისა“-ს) ტექნიკური ინსპექტირება. ოქმის მე-4 პუნქტის მიხედვით „საბაგრო გზების სადგურები და მათში განთავსებული ელექტრო და მექანიკური მოწყობილობები არ არის დაცული კლიმატური პირობების ზემოქმედებისაგან (სულ 11 საბაგრო გზა).“ აღნიშნული დარღვევის აღმოსაფხვრელად მფლობელს 4 თვის ვადა განესაზღვრა.⁶

თუმცა, ამ დრომდე „ჭიათურა-პერევისა“-ს საბაგრო გზის სადგურების შეკეთებითი სამუშაოები არ განხორციელებულა.

5.4. მიმდინარე პროექტები

ამჟამად ობიექტზე პროექტი არ მიმდინარეობს.

5.5. უკვე დაგეგმილი პროექტები

ამჟამად ობიექტზე პროექტი არ არის დაგეგმილი.

5.6. უკვე შესრულებული ფინანსური ხარჯთაღრიცხვა

ხარჯთაღრიცხვა აქამდე არ შედგენილა.

6. PTA-ს ფარგლები

6.1. შეფასების მოცულობა/შინაარსი

დოკუმენტი მომზადებულ იქნა ადგილობრივი ექსპერტების, დავით ბიწაძისა და ნანა ზაზანაშვილის მონაწილეობით. ამოცანის შესრულებაზე დახარჯული იქნა 1 თვე.

6.2. კვლევის შეზღუდვა

⁶ ტექნიკური ინსპექტირების ოქმი # 02/35.

საქართველოში ბაგირგზების მშენებლობის ისტორია ამ დრომდე კომპლექსურად არ შესწავლილა. ამდენად, ობიექტთან დაკავშირებული ინფორმაცია მწირი და ფრაგმენტულია.

კვლევის პროცესში შესწავლილ იქნა საქართველოს ეროვნულ არქივსა და ჭიათურ მანგანუმ ტრესტის მუზეუმსა და პირად არქივებში დაცული მასალები, თუმცა ამ ეტაპზე სრულყოფილი საარქივო საპროექტო დოკუმენტაციის მოძიება ვერ მოხერხდა.

კვლევისას „შპს ჯორჯიან მანგანუმის“ არქივის შესწავლა ვერ მოხერხდა აღნიშნულ ორგანიზაციასთან კომუნიკაციური სირთულეების გამო.

კვლევის ფარგლებში ვერ მოხერხდა ობიექტის ტექნოლოგიური ნაწილის ტექნიკური მდგომარეობის შესახებ სრულყოფილი ინფორმაციის მოძიება.

7. PTA

7.1. კონტექსტი

7.1.1. შემაჯამებელი აღწერა

ობიექტი ურთიერთდაკავშირებული არქიტექტურული და ტექნოლოგიური ნაწილებისაგან შედგება. არქიტექტურული ნაწილი თავის მხრივ ორ შენობას აერთიანებს. ობიექტი ასევე მოიცავს ისეთ მნიშვნელოვან სპეციფიურ დეტალებს, როგორც არის მოძრავი შემადგენლობის სამგზავრო ვაგონები, ამდენად თითოეულ კომპონენტი ქვემოთ ცალ-ცალკეა დახასიათებული.

ა) ბაგირგზის ქვედა სადგური (დამჭიმი)

საბაგირო გზის ქვედა სადგური ქ. ჭიათურაში, ნინოშვილის ქუჩაზე, მდ. ყვირილას მარჯვენა სანაპიროზე მდებარეობს. შენობა ქუჩის მიმართ ცერად არის განთავსებული, პერევისას ზეგნის პარალელურად, და მდინარე ყვირილას გადაჰყურებს. რელიეფის გათვალისწინებით, მდინარის მხარეს შენობა მაღალ ცოკოლზეა განთავსებული. ნაგებობა საბჭოთა ომისშემდგომი არქიტექტურისთვის დამახასიათებელი მონუმენტურობით გამოირჩევა. მართკუთხა ერთსართულიან მოცულობას ჩრდილო-აღმოსავლეთ და სამხრეთ-დასავლეთ ფასადებზე კაპიტლებით მორთული სვეტებიანი გალერეები მიუყვება, საიდანაც მოსაცდელ დარბაზში შესასვლელებია მოწყობილი. სამი თაღედის კომპოზიციით არის გაფორმებული ჩრდილო-დასავლეთის ფასადი. სამხრეთ-აღმოსავლეთ ფასადი ორი გახსნილი თაღედის კომპოზიციისაგან შედგება. ამ ნაწილშია განთავსებული მოსაცდელი დარბაზი და აქვე ხდება

სამგზავრო ვაგონების მიღება-გაშვება. მოსაცდელი დარბაზის ჭერი მორთულია კესონებით. შენობის ჩრდილო-დასავლეთ ნაწილში განთავსებულია საბაგირო გზის ტექნიკური ნაწილი.

1967 წელს „ქალაქი-ზედა რგანის“ ბაგირგზა აიგო, რომელის ქვედა სადგური „პერევისა-ქალაქის“ ქვედა სადგურის უშუალო სიახლოვეს, მის ჩრდილო-აღმოსავლეთ შესასვლელთან, ნინოშვილის ქუჩაზე განთავსდა.

ბ) ბაგირგზის ზედა სადგური (ამძრავი)

საბაგირო გზის ზედა სადგური ჭიათურაში, სოფელ პერევისაში, ფანცულაიას ქ.-ის მიმდებარედ მდებარეობს. შენობა პერევისას ზეგნის პირზეა განთავსებული და ქ. ჭიათურას გადაჰყურებს. ქვედა სადგურის მსგავსად, რელიეფის გათვალისწინებით შენობა ცოკოლზეა განთავსებული და სტილისტურადაც მისი მსგავსია. საბაგირო გზის ამძრავი მოწყობილობა ზედა სადგურზეა დამონტაჟებული, რაც შენობის სივრცით-მოცულობით სტრუქტურას გასაზღვრავს. შენობის მაღალ, T-ებრ მოცულობას სამი მხრიდან დაბალი, კაპიტლებით მორთული სვეტებიანი გალერეა გასდევს. T-ებრი მოცულობის ღერძზეა აკინძული კვადრატული ფორმის, დიდი თაღით გახსნილი, მოსაცდელი დარბაზისა და ვაგონების მიმღები და გამშვები სივრცე და საბაგირო გზის ტექნიკური ნაწილი. ფუნქციონალური განსხვავების გათვალისწინებით ეს სივრცეები ერთმანეთისგან გამიჯნულია და მათ დამოუკიდებელი შესასვლელები აქვთ. მოსაცდელ დარბაზში მოხვედრა შესაძლებელია გალერეთ გაშემორტყმული ჩრდილო-აღმოსავლეთისა და სამხრეთ-დასავლეთის ფასადების მხრიდან, ტექნიკურ ნაწილში კი - სამხრეთ-აღმოსავლეთიდან. შენობას სამხრეთ-აღმოსავლეთის მხარეს აკრავს ორმარშიანი საპარადო კიბე, რომელიც მას ყოფილი კულტურის პარკთან აკავშირებდა.

1970-იან წლებში, ბაგირგზის ზედა სადგურის უშუალო სიახლოვეს, ფანცულაიას ქუჩაზე, მრავალბინიანი საცხოვრებელი კორპუსები აშენდა, რამაც საგრძნობლად დააკნინა შენობის თავდაპირველი დომინანტური როლი პერევისას პლატოზე.

გ) ტექნოლოგიური ნაწილი

დარგის სპეციალისტების აზრით საბაგირო გზის საინჟინრო გადაწყვეტა უნიკალურია. ტექნოლოგიურ ნაწილს ძირეული ცვლილება არ განუცდია და ჩვენამდე თითქმის უცვლელი სახით არის მოღწეული.

დ) მოძრავი შემადგენლობა (სამგზავრო ვაგონები)

საბაგირო გზა ორ სამგზავრო ვაგონს მოიცავს, რომლებიც პირვანდელი სახით, თითქმის უცვლელად არის შემორჩენილი. ისინი საბაგირო გზის განუყოფელი და უმნიშვნელოვანესი ნაწილია. ვაგონები შედუღების გარეშე, მოქლონებით არის შეკრული. დროდადრო ვაგონებს ღებავენ.

7.1.2. ისტორიული განვითარება

მე-20 საუკუნეში ჭიათურაში მანგანუმის წარმოების სწრაფმა ზრდამ, მრეწველობის ტექნოლოგიურმა განვითარებამ და ქალაქის რთულმა რელიეფმა სატვირთო და სამგზავრო საბაგირო გზების კომპლექსური და უნიკალური სისტემის ჩამოყალიბება განაპირობა. სამგზავრო საბაგირო გზების მეშვეობით მდინარე ყვირილას ხეობაში განფენილი ქალაქის ცენტრალური ნაწილი პლატოებზე განლაგებულ ქალაქის გარეუბნებსა და მიმდებარე სოფლებს უმოკლეს დროში დაუკავშირდა. 1980-იანი წლების დასაწყისისთვის ჭიათურაში 17 სამგზავრო გზა ფუნქციონირებდა.⁷

სამგზავრო კიდული ქანქარის ტიპის ორბაგირიანი ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქი“ 1952-1953 წწ. აიგო.⁸ იგი პირველი სრულყოფილი სამგზავრო საბაგირო გზაა, რომელიც საქართველოში და ყოფილი საბჭოთა კავშირის ტერიტორიაზე აშენდა.⁹ სსგ-ის არქიტექტურული გადაწყვეტა გამოჩენილ ქართველ არქიტექტორ კონსტანტინე ჩხეიძეს ეკუთვნის. საინჟინრო ნაწილი კი ასევე, ცნობილი ქართველი ინჟინერის გორგი ფანცულაიას მიერ არის შესრულებული. საბაგირო გზით ქ. ჭიათურა მდინარე ყვირილას სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე პერევისას პლატოზე არსებულ სოფელსა და პერევისას (ყოფილ სტალინის) მაღაროს უკავსირდება. საბაგირო გზის სიგრძე 420 მეტრია,¹⁰ ნიშნულებს შორის სხვაობა 190 მეტრს შეადგენს. სსგ-ზე ორი ვაგონი მოძრაობს, რომლებიც 15¹¹ მგზავრს იტევს. სსგ უზრუნველყოფს უმოკლეს კავშირს ქალაქის ცენტრალურ ნაწილსა და სოფელ პერევისას შორის, მგზავრობა უფასოა და მუშაობის განრიგი მორგებულია მაღაროს სამრეწველო ციკლს.

7.2. მნიშვნელობა

„პერევისა-ქალაქი“ პირველი სრულყოფილი სამგზავრო საბაგირო გზაა, რომელიც საქართველოსა და ყოფილი საბჭოთა კავშირის ტერიტორიაზე აიგო. ობიექტის მშენებლობამ მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა საბჭოთა სივრცეში ახალი საზოგადოებრივი სატრანსპორტო სახეობის დანერგვასა და ფართოდ გავრცელებაში.

საბაგირო გზის მშენებლობაში ჩართულმა ქართველმა ინჟინრებმა და დარგის სპეციალისტებმა მომდევნო ათწლეულებში ქალაქი ჭიათურა და საქართველო ბაგირგზების მშენებლობის მსხვილ სამეცნიერო კერად აქციეს.

⁷ ჭიათურის საბაგირო გზების ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები.

⁸ ტექნიკურ დოკუმენტაციაში რედუქტორის მონტაჟის თარიღად 1952 წელს მითითებული, საბაგირო გზის სადგურებზე -1953 წელი.

⁹ საქართველოში ბაგირგზების შესახებ (ისტორიის და მდგომარეობის მოკლე მიმოხილვა), საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს ოფიციალური ვებგვერდი, გადამოწმებულია: 12.05.2016

¹⁰ ზოგიერთი წყაროს მიხედვით - 526 მ.

¹¹ სხვა მონაცემით - 18-ს.

შენობის მაღლი მხატვრულ-არქიტექტურული მნიშვნელობა მდგომარეობს იმაში, რომ იგი სოცრეალიზმის (ე. წ. სტალინური ამპირის) სტილში განხორციელებული უნიკალური¹² სამგზავრო საბაგრო გზაა საქართველოს ტერიტორიაზე, რომელმაც ჩვენამდე უცვლელი სახით მოაღწია და ამდენად გამორჩეულ არქიტექტურულ ნიმუშს წარმოადგენს. დარგის ექპერტთა აზრით¹³ საინჟინრო გადაწყვეტა უნიკალურია და საქართველოს მასშტაბით ანალოგი არ მოეძებნება. ამდენად საბაგრო გზას ეროვნული მნიშვნელობა აქვს.

საბაგრო გზას მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ქ. ჭიათურის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სისტემაში. იგი უმოკლესი გზით აკავშირებს ქალაქს პერევისას პლატოზე მდებარე სოფლებთან და მრავალ ადამიანს ემსახურება. ის ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტიცაა. შპს „ჯორჯიან მანგანეზის“ საკუთრებაში არსებული საბაგრო გზით სარგებლობა უფასოა, ამდენად მას მაღლი სოციალურ-სამოქალაქო მნიშვნელობაც აქვს.

7.3. მოწყვლადობა / რისკის შეფასება

ამჟამინდელი

წლებია შენობის ტექნოლოგიური და არქიტექტურული ნაწილები მოუვლელიობით ზიანდება. მრავალი წელია სსგ-ის არც ტექნოლოგიური და არც არქიტექტურული ნაწილის კაპიტალური შეკეთება არ მომხდარა. საბაგრო სადგურებზე მოშლილია გადახურვა და წყალშემკრები სისტემები. შედეგად ზიანდება შენობები და კლიმატის ზემოქმედების შედეგად საფრთხე ექმნება მათში განთავსებულ ელექტრო და მექანიკურ მოწყობილობებს.

საბაგრო გზა მაღალი რისკის შემცველი ობიექტია და მისი მოუვლელიობა და დაზიანება მგზავრთა უსაფრთხოებას მაღალი რისკის ქვეშ აყენებს. საბაგრო გზას ყოველთვიურად 5000-მდე მგზავრი გადაყავს¹⁴, მათ შორის 900-მდე 12 წლამდე ასაკის მგზავრი, 600-მდე 13-16 წლამდე ასაკის მგზავრი და 3500-მდე ზრდასრული მგზავრი.

სამომავლო

გასათვალისწინებელია ის სირთულეები, რომელიც ობიექტის მუნიციპალურ საკუთრებაში გადაცემისა და ობიექტის რეაბილიტაციისთვის საჭირო ფინანსური რესურსების მოძიების პროცესში შეიძლება წარმოიშვას.

¹² ჩვენს მიერ ჩატარებული კვლევის ფარგლებში, პოსტსაბჭოთა სივრცეში ვერ იქნა მოძიებული ანალოგი. ყოფილი საბჭოთა კავშირის სხვა რესპუბლიკებში სსბ-ების მშენებლობის ისტორიისა და საბჭოთა არქიტექტურის განვითარების თავისებურების გათვალისწინებით, სავსებით დასაშვებია, რომ აღნიშნული სადგურების ანალოგი არც არსებობს, რაც მის ღირებულებას კიდევ უფრო ზრდის.

¹³ ინტერვიუ პაატა ქარჩავასთან, 31.10.2016

¹⁴ 2014 წლის საყოველთაო აღწერის მიხედვით ქალაქის მოსახლეობამ 12 803 შეადგინა.

მომავალში საფრთხედ შეიძლება ასევე იქნას განხილული შეუსაბამო, არადოკუმენტირებული, შეუქცევადი ინტერვენციაც, რომელის მაგალითები საქართველოში არაერთია. თავის მხრივ, აღნიშნული საფრთხე ფინანსური რესურსების არასაკმარისი და დაჩქარებული სარეაბილიტაციო ვადების შედეგად შეიძლება წარმოიშვას.

7.4. ტექნიკური მდგომარეობა

საბაგრო გზის ზედა და ქვედა სადგურების ვიზუალური დათვალიერებისას მზიდი კონსტრუქციული ნაწილის დაზიანების ნიშნები არ იქნა გამოვლენილი. თუმცა, შენობები ატმოსფერული ნალექის ზემოქმედებას განიცდის, რაც საფრთხეს უქმნის როგორც შენობათა კონსტრუქციულ მდგრადობას, ასევე ამ შენობებში განთავსებულ ელექტრო და სხვა ტიპის დანადგარებს. შენობები ძირეული გადაკეთების გარეშე, თითქმის პირვანდელი სახით არის შემორჩენილი.

1. ქვედა სადგური

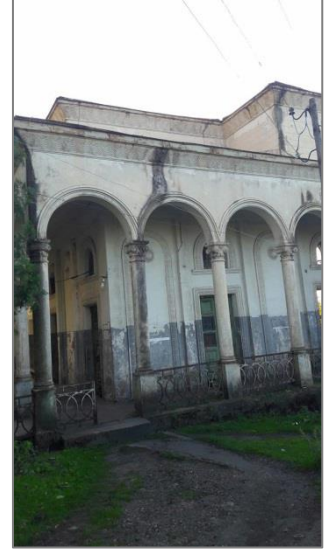
- 1.1. ქვედა სადგურის შენობაზე, მოშლილია წყალშემკრები სისტემა, ამდენად შენობა ნალექის ძლიერ ზემოქმედებას განიცდის. ჩრდილო-დასავლეთ და ჩრდილო-აღმოსავლეთ ფასადზე აღნიშნული დაზიანებები განსაკუთრებით მწვავეა.
- 1.2. ჩრდილო-აღმოსავლეთის მხარეს არსებული გალერეის იატაკი დეფორმირებულია.
- 1.3. სამხრეთ-აღმოსავლეთ ფასადზე ცოკოლის სტრუქტურაში, მზიდი კედლის ქვეშ, გაჩენილია ბზარი. ბზარში ამოსულია ხე-მცენარეები, რომელებიც ბაზისს აზიანებს. ბაზის ასევე აზიანებს შენობის სამხრეთ-დასავლეთის მხარეს განთავსებულ გალერეაში მოწყობილია წყლის სოკო, საიდანაც მუდმივად მოედინება წყალი.
- 1.4. ღიობები უმეტესწილად პირვანდელი სახით არის შემორჩენილი. გამონაკლისს წარმოადგენს შენობის სამხრეთ-დასავლეთის მხარეს განთავსებულ გალერეაში არსებული კარის ღიობი. თავდაპირველად გალერეაში მოხვედრა ორი კარით უნდა ყოფილიყო შესაძლებელი. ამჟამად ერთ-ერთი ამოშენებულია. ჩრდილო-დასავლეთის ფასადზე არსებული ორი თაღოვანი ფანჯრიდან ერთ-ერთის ორნამენტული ცხაური დაკარგულია, ფანჯარა მსუბუქი გასატიხრი მასალით ნაწილობრივ ამოშენებულია.
- 1.5. დეკორაციები და კედლის ნალესობა, როგორც ფასადზე, ასევე ინტერიერში ძირეული ცვლილებების გარეშეა შემორჩენილი. თუმცა მოშლილი წყალშემკრები სისტემისა და კლიმატური ზემოქმედების გამო დეკორაციები და კედლის ნალესობა შენობის ცალკეულ ნაწილებში საგრძნობლად დაზიანებულია. დაკარგულია მადაროელის ქანდაკება, რომელიც ჩრდილო-დასავლეთის ფასადზე არსებულ ცენტრალურ ნიშში იყო განთავსებული.
- 1.6. გარე სივრცე და შენობის ეზო მოუვლელია. მდინარის სანაპიროს მხარეს ეზო დანაგვიანებული და დაჭაობებულია.



სურ. 1,2: საბაგიროს ქვედა სადგური, 2016 წ.

2. ზედა სადგური

- 2.1. შენობის ნაწილში მოშლილია გადახურვა და წყალშემკრები სისტემა. მოსაცდელ დარბაზში ატმოსფერული ნალექის ინფილტრაცია ხდება;
- 2.2. შენობის ზოგიერთ ნაწილში დეფორმირებულია იატაკი;
- 2.3. ღიობები პირვანდელი სახით არის შემორჩენილი, თუმცა კარები და ფანჯრების ალათები მნიშვნელოვნად დაზიანებულია;
- 2.4. დეკორაციები და კედლის ნალესობა, როგორც ფასადზე, ასევე ინტერიერში ძირეული ცვლილებების გარეშეა შემორჩენილი. თუმცა მოშლილი წყალშემკრები სისტემისა და კლიმატური ზემოქმედების გამო დეკორაციები და კედლის ნალესობა შენობის ცალკეულ ნაწილებში საგრძნობლად დაზიანებულია;
- 2.5. გარე სივრცე და შენობის ეზო მოუვლელია და დეგრადირებულია. ცენტრალურ ღერძზე განთავსებული საპარადე ორმარშიანი კიბე მნიშვნელოვნად არის დაზიანებული. ზოგადად, ნაგებობის ირგვლივ არსებული ურბანული სივრცე დეგრადირებულია. შენობის უშუალო სიახლოვეს არსებული საცხოვრებელი მრავალსართულიანი კორპუსები ნაწილობრივ ცარიელია და ჭაიათურაში არსებული მძიმე სოციალური ფონის ნათელი ანარეკლია.



სურ. 1,2: საბაგიროს ზრდა სადგური, 2016 წ.

3. ტექნოლოგიური ნაწილი

საბაგირო გზის ტექნოლოგიური ნაწილის ტექნიკური მდგომარეობის შეფასება დამატებით საექსპერტო კვლევას საჭიროებს.

4. მოძრავი შემადგენლობა (სამგზავრო ვაგონები)

- 4.1. ბაგირგზის სამგზავრო ვაგონები პირვანდელი სახით, თითქმის უცვლელად არის შემორჩენილი და ბაგირგზის განუყოფელი ნაწილია. დახურული ვაგონები შედუღების გარეშე, მოქლონებით არის შეკრული. ვაგონების კონსტრუქციას კოროზია აღენიშნება.
- 4.2. მოძრავი შემადგენლობის სხვა ნაწილების ტექნიკური მდგომარეობის შეფასება დამატებით საექსპერტო კვლევას საჭიროებს.

7.5. საჭირო შეკეთების სამუშაოების შეჯამება

გადაუდებელი სამუშაოები

1. უნდა მოწესრიგდეს წყალშემკრები სისტემა ქვედა სადგურებზე;
2. უნდა შეკეთდეს ზედა სადგურის გადახურვა და მოეწყოს წყალშემკრები სისტემა;
3. უნდა მოცილდეს ხე-მცენარეები ქვედა სადგურის ცოკოლიდან. ბზარები დამუშავდეს და ამოივსოს ბიოციდით;
4. ქვედა სადგურის შემთხვევაში უნდა აღმოიფხვრას ნესტის გამომწვევი სხვა კერები;

I ეტაპი (წინასაპროექტო კვლევა და საპროექტო სამუშაოები)

1. არქიტექტურული და ტექნოლოგიური ნაწილის წინასაპროექტო კვლევის მომზადება (კონსტრუქციული მდგრადობის შეფასება, არსებული მდგომარეობის ფიქსაცია, აზომვითი სამუშაოები და ა.შ.);
2. არქიტექტურული და ტექნოლოგიური ნაწილის კვლევის საფუძველზე ერთიანი სარესტავრაციო-სარეაბილიტაციო პროექტის მომზადება;

აღნიშნული დოკუმენტაცია კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ საქართველოს კანონისა და სხვა საკანონმდებლო-ნორმატიულ დოკუმენტებზე დაყრდნობით უნდა მომზადდეს.

II ეტაპი

1. სარესტავრაციო-სარეაბილიტაციო სამუშაოების განხორციელება.

7.6. კონსერვაცია/რეაბილიტაციის პოლიტიკა და შეთავაზება

7.6.1. ტერიტორიის განვითარების ხედვა

პროექტის განხორციელებისა და ჩარევათა მდგრადობის უზრუნველსაყოფად, საბაგრო გზა კერძო მფლობელობიდან საჯარო მფლობელობაში უნდა დაუბრუნდეს ჭიათურის მუნიციპალიტეტს. ასევე, უნდა მოხდეს საექსპოატაციო ხარჯებისა და სამგზავრო ტარიფების სწორ პოლიტიკის განსაზღვრა.

7.6.2. კონსერვაციის ფილოსოფია

ობიექტი კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლია, იგი თითქმის უცვლელი სახით არის შენარჩუნებული, ხოლო წინამდებარე პროექტი არ ითვალისწინებს ფუნქციურ ცვლილებას ამდენად საკონსერვაციო და სარესტავრაციო სამუშაოების მიზანი ობიექტის (როგორც არქიტექტურული, ასევე ტექნოლოგიური ნაწილების) აუთენტური სახით შენარჩუნება უნდა იყოს. განხორციელებული ღონისძიებები თანხვედრაში უნდა იყოს კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ საქართველოს კანონთან და ითვალისწინებდეს დარგში არსებულ საუკეთესო პრაქტიკას.

7.6.3. ინტერვენციის დონე

საბაგროს ქვედა და ზედა სადგურების შემთხვევაში უნდა განხორციელდეს საკონსერვაციო-სარესტავრაციო სამუშაოები, უზრუნველყოფილი უნდა იქნას შენობის სტრუქტურული მდგრადობა და პირვანდელი სახით უნდა აღდგეს დაზიანებული და დაკარგული დეტალები.

ტექნოლოგიურ ნაწილში სასურველია განხორციელდეს ფრთხილი ჩარევა, რომელიც ორიენტირებული იქნება ტექნოლოგიური ნაწილის საინჟინრო გადაწყვეტის სრულად ან ნაწილობრივ შენარჩუნებაზე. საჭიროების შემთხვევაში მისი ცალკეული დეტალები დაცული უნდა იქნას როგორც კულტურული მემკვიდრეობის მოძრავი ძეგლი.

7.6.4. შესაძლო გამოყენების წინასწარი შეთავაზებები

ობიექტი პირვანდელი გამოყენებით დღემდე ფუნქციონირებს და იგი შენარჩუნებული უნდა იქნას ჩარევის შემდგომაც. დამატებით, საბაგრო გზის სადგურებმა ტურისტული საინფორმაციო ცენტრისა და საგამოფენო სივრცის ფუნქციაც შეიძლება შეითავსონ.

7.6.5. სოციალური გამოყენების და მდგრადი განვითარების შესაძლებლობები

პროექტის განხორციელებით უზრუნველყოფილი იქნება მოქალაქეთა უსაფრთხო მგზავრობა, გაუმჯობესდება საცხოვრებელი გარემოს ხარისხი, შენარჩუნდება კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი და ეკოლოგიურად სუფთა საქალაქო ტრანსპორტი, ქალაქს ტურისტული თვალსაზრისით კიდევ ერთი ღირსშესანიშნავი ადგილი შეემატება.

7.6.6. კონსოლიდაციის, შეკეთების, კონსერვაციის, აღდგენის, რეაბილიტაციის პრიორიტეტების ზოგადი შეფასება

ისტორიული მნიშვნელობიდან გამომდინარე ცხადია, პრიორიტეტულია შენობის არქიტექტურული და ტექნოლოგიური ნაწილის პირვანდელი სახით შენარჩუნება. თუმცა, ტექნოლოგიურ ნაწილში ჩარევის განხორციელებისას უპირატესობა უნდა მიენიჭოს უსაფრთხოების თანამედროვე სტანდარტების შესაბამისი საბაგრო სისტემის შექმნას. იმ შემთხვევაში თუ შეუძლებელი იქნება ტექნოლოგიური ნაწილის პირველადი სახით შენარჩუნება, ახალმა ტექნოლოგიურმა გადაწყვეტამ არ უნდა დააზიანოს საბაგრო სადგურების აუთენტური არქიტექტურული სახე და ჰომოგენურობა. ტექნოლოგიური გადაწყვეტილებების მიღების დროს, სწორეს ეს უკანასკნელი ამოცანა უნდა იქნას პრიორიტეტად განსაზღვრული.

7.6.7 საჯარო ხელმისაწვდომობა

სამგზავრო საბაგირო გზა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სახეობას წარმოადგენს. ამდენად ობიექტის საჯარო ხელმისაწვდომობა დღემდე სრულად არის უზრუნველყოფილი. ვინაიდან, ჩარევის შემთხვევაში არ იცვლება ობიექტის გამოყენება, საჯარო ხელმისაწვდომობა არ შეიზღუდება.

თუმცა, გასათვალისწინებელია, რომ ამჟამად საბაგირო გზით სარგებლობა უფასოა და ხელმისაწვდომია ყველასთვის. ჭიათურაში დღეს არსებული მძიმე სოციალური-ეკონომიკური მდგომარეობის ფონზე უფასო მგზავრობა მნიშვნელოვან შეღავათს წარმოადგენს მგზავრობისთვის.

ობიექტის მართვის დაგეგმვის ეტაპზე, უნდა მოხდეს იმ საერთაშორისო და ადგილობრივი გამოცდილების შესწავლა/გაანალიზება, რომელიც საფუძველად დაედება დაფინანსების ისეთ მექანიზმს, რომელიც მუნიციპალიტეტს საბაგირო გზის ექსპლუატაციის ხარჯების დაფარვაში დაეხმარება და მხედველობაში მიიღებს ქალაქში არსებულ სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობას. აღნიშნული მექანიზმის შემუშავება მნიშვნელოვანია ობიექტის სამომავლო მდგრადი განვითარებისთვის და საყოველთაო ხელმისაწვდომობის შესანარჩუნებლად.

ასევე გასათვალისწინებელია, რომ ამჟამად საბაგირო გზის მიმოსვლა მორგებულია სამრეწველო ციკლს. იგი უზრუნველყოფს მუშა-მოსამსახურეთა შეუფერხებელ მიმოსვლას სამუშაო და საცხოვრებელ ადგილებს შორის. ამდენად, საბაგირო გზის მიმოსვლის განრიგების დადგენისას, ეს სპეციფიური გარემოება უნდა იქნას გათვალისწინებული, რათა არ შეიზღუდოს რომელიმე ჯგუფის ხელმისაწვდომობა აღნიშნულ სატრანსპორტო საშუალებაზე.

პროექტების პროცესში სასურველია გათვალისწინებულ იქნეს შეზღუდული შესაძლებლობის პირთა საჭიროებანი.

7.6.8. სხვა სარგებელი

პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, შეიქმნება ისტორიული საბაგირო გზის კონსერვაცია-რესტავრაცია-რეაბილიტაციის პირველი პრეცედენტი, რაც ხელს შეუწყობს ამგვარი მრავალდისციპლინარული სპეციფიკის სამუშაოების ჩატარებისთვის საჭირო პროფესიული უნარ-ჩვევების დაგროვებას, აამაღლებს საზოგადოების ცნობიერებას ინდუსტრიული და საინჟინრო მემკვიდრეობის შესახებ.

7.7. დაფინანსება

7.7.1. ბიუჯეტის საჭიროების და ფაზების ფართო შეფასება

ბიუჯეტის განსაზღვრისთვის საჭიროა შემდეგი ძირითადი ფაზების გათვალისწინება: გადაუდებელი სამუშაოები (წყალშემკრები სისტემის, გადახურვის და ა.შ. მოწესრიგება) წინასაპროექტო ხარჯები (გეოლოგიური გამოკვლევა, კონსტრუქციული მდგრადობის გამოკვლევა, ტექნოლოგიური ნაწილის გაანგარიშება, არქიტექტურული ნაწილის პროექტირება და ა.შ.) და სარესტავრაციო-სარეაბილიტაციო სამუშაოები. მიახლოებითი ღირებულების ანგარიშისას გათვალისწინებული იქნა ბოლო დროს საქართველოში განხორციელებული ბაგირგზების რეაბილიტაციის გამოცდილება.

სამუშაოს დასახელება	მიახლოებითი ღირებულება ლარში
გადაუდებელი სამუშაოები	10 000 ლ
წინასაპროექტო კვლევა და პროექტირება	150 000 ლ
სარესტავრაციო-სარეაბილიტაციო სამუშაოების	1 840 000 ლ
ჯამი	2 000 000 ლ

7.7.2. ინვესტიციების მოზიდვის შესაძლებლობების შეფასება

2016 წელს დამტკიცებული იმერეთის რეგიონის განვითარების სტრატეგიის (2016-2021) მიხედვით, ამოცანებს შორის დასახულია „იმერეთის კულტურული მემკვიდრეობისა და ადგილობრივი მნიშვნელობის კულტურის ძეგლების მოვლა-პატრონობა და განვითარება“.¹⁵ ასევე, ტურისტული პოტენციალის გაზრდის მიზნით „ისტორიული და კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების რეაბილიტაცია და მიმდებარე ტერიტორიების კეთილმოწყობა“.¹⁶ წინამდებარე პროექტი ესადაგება სტრატეგიით დასახულ ამოცანებს, ამდენად არსებობს პერსპექტივა ობიექტის რეაბილიტაციისთვის საჭირო სახსრების მოსაძიებლად სახელმწიფო და მუნიციპალურ დონეზე.

¹⁵ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 1 ივლისი განკარგულება №1287იმერეთის რეგიონის განვითარების 2016-2021 წლების სტრატეგიის დამტკიცების თაობაზე. დანართი 1, გვ 46.

¹⁶ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 1 ივლისი განკარგულება №1287იმერეთის რეგიონის განვითარების 2016-2021 წლების სტრატეგიის დამტკიცების თაობაზე. დანართი 1, გვ 51.

ამჟამად იმერეთის რეგიონში ხორციელდება მსოფლიო ბანკის რეგიონალური განვითარების მე-2 პროექტი (RDP II),¹⁷ რომელიც დაფინანსების კიდევ ერთ შესაძლო წყაროდ შეიძლება იქნას მოაზრებული.

7.7.3. შემოსავლების მიღების შესაძლებლობის შეფასება

7.7.4 ხომ არ გიცდიათ ამ სანახაობისთვის ან მონუმენტისთვის ფინანსების მოძიება?

სხვადასხვა საერთაშორისო თუ სახელმწიფო ორგანიზაციებთან წინასწარი მოლაპარაკებების საფუძველზე არსებობს დაფინანსების მოზიდვის გარკვეული პერსპექტივა. კერძოდ, მუნიციპალური განვითარების ფონდის მიერ RDP II ფარგლებში სარეაბილიტაციო ხარჯების დაფინანსების თაობაზე. კულტურული მემკვიდრეობის სააგენტოსთან წინასწარი მოლაპარაკებების საფუძველზე არსებობს გარკვეული მზაობა საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადების ხარჯების დასაფინანსებლად. ასევე, მიმდინარეობს მოლაპარაკება ნორვეგიის კულტურული მემკვიდრეობის დირექტორატთან პროექტის საკონსულტაციო მომსახურების თაობაზე.

7.7.5 ხომ არ მიგიღიათ ამ მონუმენტზე ან სანახაობაზე დაფინანსება?

ამ დრომდე ობიექტის რეაბილიტაციისთვის დაფინანსება არ მოძიებულა.

7.8. მენეჯმენტი

ამ ეტაპისთვის პროექტისა და ობიექტის სამომავლო მართვის პროცესში რამდენიმე მთავარი აქტორი გამოიკვეთა. ესენია:

1. შპს „ჯორჯიან მანგანუმი“ - ობიექტი ამჟამინდელი მფლობელი;
2. ქ. ჭიათურის მუნიციპალიტეტი - ობიექტის მფლობელობაში გადმოცემით დაინტერესებული მხარე;
3. ქ. ჭიათურის მუნიციპალიტეტის შპს „ჭიათურბაგირგზები“ - ორგანიზაცია, რომელმაც უნდა გადაიბაროს ობიექტის მოვლა-პატრონობა;
4. კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტო - კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტების მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელი ორგანო;
5. ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტო - ობიექტის ტექნიკურ გამართულობასა და უსაფრთხოების მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელი ორგანო.

¹⁷ <http://projects.worldbank.org/P130421/regional-development-project-ii?lang=en&tab=overview>
(გადამოწმებულია: 18.11.2016)

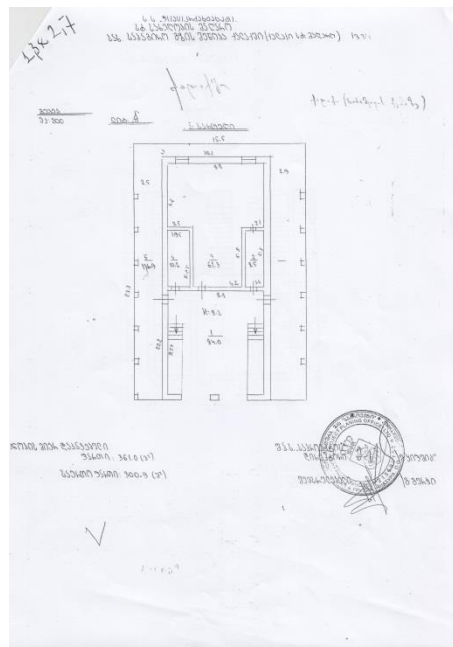
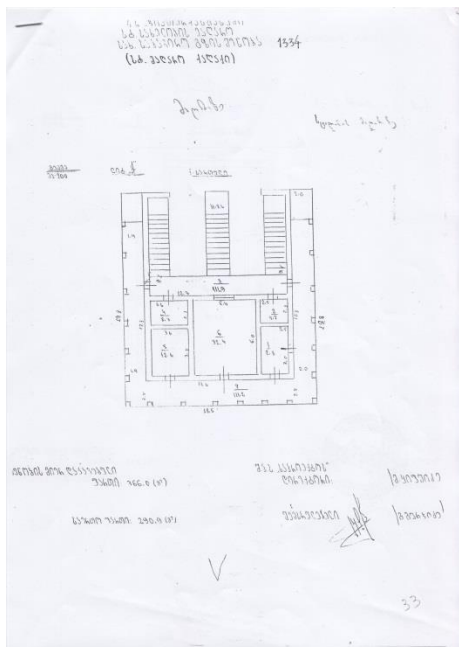
იმ შემთხვევაში თუ ობიექტი შპს „ჯორჯიან მანგანეზის“ კერძო მფლობელობიდან საჯარო მფლობელობაში დაბრუნდება, ადგილობრივ დონეზე საბაგირო გზის მართვას უზრუნველყოფს ქიათურის მუნიციპალიტეტი, კერძოდ მის დაქვემდებარებაში მყოფი შპს „ქიათურბაგიროგზები“, რომელსაც საბაგირო გზების მართვის მრავალწლიანი გამოცდილება აქვს.

ეროვნულ დონეზე ობიექტის მეთვალყურეობას გააგრძელებს კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტო და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტო.

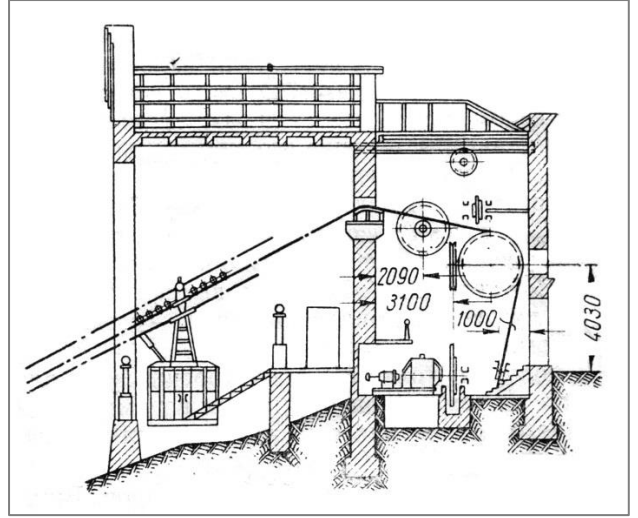
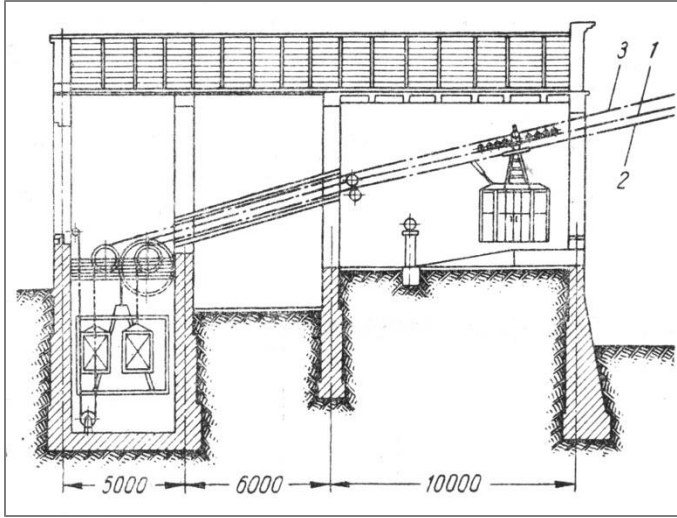
ასეთ შემთხვევაში უზრუნველყოფილი იქნება ობიექტის გამართული ფუნქციონირება, მდგრადობა და საჯარო ხელმისაწვდომობა.

საწყის ეტაპზე სხვა ზემოთ დასახელებულ აქტორებთან ერთად პროცესში ჩართულები იქნებიან შპს „ჯორჯიან მანგანეზი“. საბაგირო გზის რეაბილიტაციის პროცესს კი წარმართავენ დაინტერესებული მხარეები: ქიათურის მუნიციპალიტეტი, კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტო და საქართველოს ეკონომიკისა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტო და სხვა უწყებები, რომლებიც შესაძლოა გამოიკვეთოს დაფინანსების წყაროების დაზუსტების შემდგომ.

8. დოკუმენტაცია

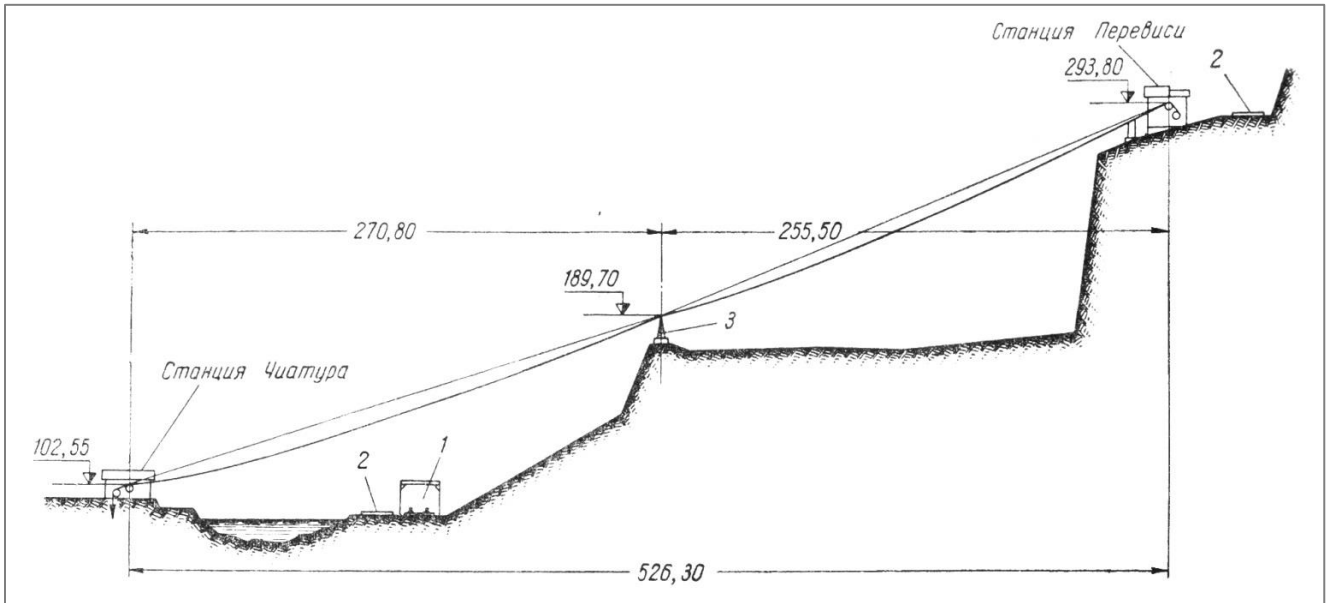


საბაგირო გზის ქვედა და ზედა სადგურების გეგმა, სქემატური ნახაზი, 2010იანი წ.



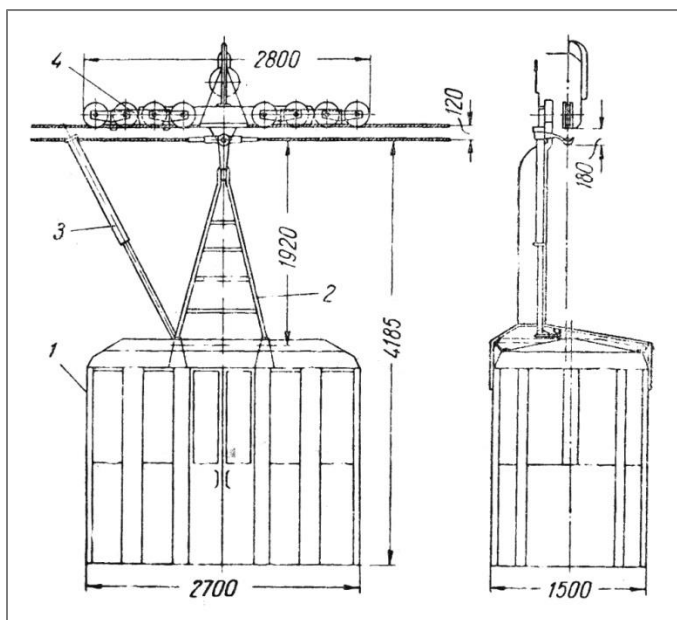
საბავირო გზის ქვედა და ზედა სადგურების კრილები

ი. კოვანი, გ. ფანცულაია, სამგზავრო საბავირო გზა მადაროზე, სტატის ილუსტრაციები, 1950იანი წ.



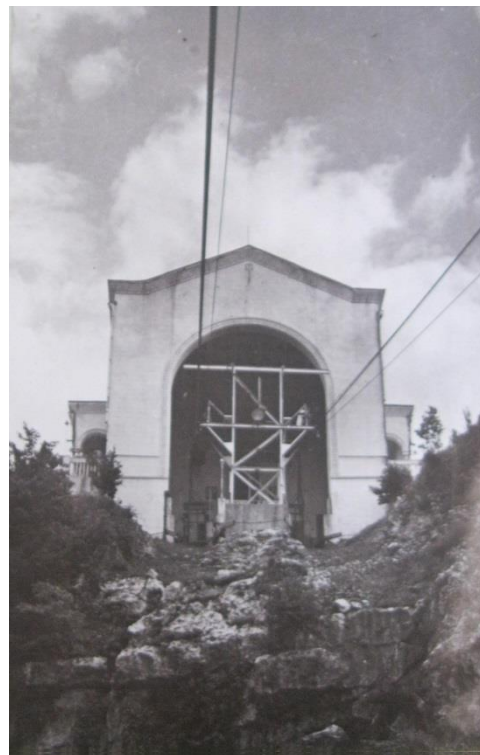
საბავირო გზის პროფილი

ი. კოვანი, გ. ფანცულაია, სამგზავრო საბავირო გზა მადაროზე, სტატის ილუსტრაციები, 1950იანი წ.



სამგზავრო ვაგონი

ი. კოგანი, გ. ფანცულაია, სამგზავრო საბაგრო გზა მადაროზე, სტატიის ილუსტრაციები, 1950იანი წ.



საბა გზის ქვედა და ზედა სადგურები, 1950იანი წ. ჭიათურის მანგანუმ ტრესტის მუზეუმის არქივი;