

Community-led Urban Strategies in Historic Towns (COMUS)



თემის მიერ მართული ურბანული სტრატეგიები ისტორიულ ქალაქებში (COMUS)

ჭიათურის ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქი“  
რეაბილიტაციის პროექტი

ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევა



ჭიათურა  
საქართველო  
2017

## წინასიტყვაობა

„თემის მიერ მართული ურბანული სტრატეგიები ისტორიულ ქალაქებში“ (COMUS) ევროკავშირისა და ევროპის საბჭოს მიერ შემუშავებული ორწლიანი ერთობლივი პროგრამაა, რომელიც მოქმედებს ხუთ ქვეყანაში: სომხეთი, აზერბაიჯანი, საქართველო, მოლდოვა და უკრაინა. COMUS ხელს უწყობს პროგრამაში ჩართული ქვეყნების სამინისტროებსა და სხვა ადგილობრივ პარტნიორებს შორის თანამშრომლობას ისტორიულ ქალაქებში რეინვესტიციის მხარდასაჭერად. პროექტი ცხრა ქალაქში ხორციელდება სადაც ტარდება საცდელი მიზნობრივი სამუშაოები მოქალაქეთა საცხოვრებელი პირობების გაუმჯობესების, სოციალური ინტეგრაციის მხარდაჭერისა და მდგრადი განვითარების ხელშეწყობის მიზნით. საქმიანობას საფუძველად უდევს ინტერდისციპლინური ადგილობრივი განვითარების პრინციპი, რომელიც გულისხმობს ქალაქის არა ტექნიკური კონსერვაციის ან რესტავრაციის სუბიექტად ქცევას, არამედ - მისი შესაძლებლობების გარდაქმნას ეკონომიკურ და სოციალურ რესურსად.



**სარჩევი**

რეზიუმე .....4

1. შესავალი .....6

2. ობიექტის აღწერა .....7

    2.1. ობიექტის და მისი ნაწილების აღწერა .....7

    2.2. ადმინისტრაციული ინფორმაცია .....10

    2.3. საჭიროებები და მოთხოვნები .....10

3. შეზღუდვები და შესაძლებლობები .....11

    3.1. დაცვა და შეზღუდვები .....11

    3.2. არსებული და დამატებითი ფუნქციები .....11

4. პროექტის აღწერა .....12

    4.1. პროექტის შინაარსი .....12

        4.1.1. პროექტის მიზნები და ამოცანები .....12

        4.1.2. მოსალოდნელი შედეგები .....12

    4.2. პროექტის შემუშავება .....13

        4.2.1. აქტივობების შეფასება .....13

        4.2.2. ღირებულების შეფასება .....18

        4.2.3. დაფინანსების შესაძლო წყაროები .....19

        4.2.4. ინვესტიციის დახასიათება და მისი ამოღების შესაძლებლობები .....19

        4.2.5. მოსალოდნელი გავლენა .....19

        4.2.6. რისკები .....20

    4.3. განვითარების სცენარები .....20

    4.4. მართვა და მდგრადობა .....21

        4.4.1. პროექტის მართვა .....21

        4.4.2. ობიექტის სამომავლო მართვა .....21

        4.4.3. მოსალოდნელი ხარჯები .....21

    4.5. სიცოცხლისუნარიანობის შეფასება .....22

5. ბიბლიოგრაფია .....23

დანართი .....25

## რეზიუმე

ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქის“ რეაბილიტაცია პრიორიტეტული ორი ქმედებებიდან ერთ-ერთია, რომელიც პროექტ „კომუსის“ ფარგლებში ქალაქ ჭიათურაში განსახორციელებლად შეირჩა. პროექტი გულისხმობს საქართველოში პირველი სრულყოფილი სამგზავრო საბაგირო გზის არქიტექტურული და ტექნოლოგიური ნაწილის რეაბილიტაციას და მის გაძლიერებას ახალი დამატებითი გამოყენებებით. საბაგირო გზა უნიკალური ობიექტია საქართველოში და ყოფილ საბჭოთა კავშირში, რომელიც 1953 წელს აშენდა. მას გამორჩეული ისტორიული, სოციალური და მხატვრულ-არქიტექტურული ღირებულება აქვს.

საბაგირო გზა ქალაქ ჭიათურის სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელოვანი ნაწილია, რომელიც ყოველთვიურად 5000-მდე მგზავრს ემსახურება და უზრუნველყოფს უმოკლეს კავშირს ქალაქის ცენტრსა და პერევისას პლატოზე მდებარე უბანთან. ბოლო პერიოდში საბაგირო გზის არქიტექტურული და ტექნოლოგიური ნაწილების ფიზიკური მგომარეობა საგრძნობლად გაუარესდა. ეს გარემოება რისკის ქვეშ აყენებს მგზავრთა უსაფრთხო გადაადგილებას, რომელთა 30% ბავშვები და მოზარდები წარმოადგენენ.

საბაგირო გზის რეაბილიტაციის პროექტი ოთხ ძირითად შემადგენელ კომპონენტს მოიცავს:

- ა) ბაგირგზის ქვედა სადგური (დამჭიმი)
- ბ) ბაგირგზის ზედა სადგური (ამძრავი)
- გ) ტექნოლოგიური ნაწილი
- დ) მოძრავი შემადგენლობა (სამგზავრო ვაგონები)

ამჟამად საბაგირო გზა კომპანია „ჯორჯიან მანგანეზის“ საკუთრებაშია და წინასწარი მოლაპარაკებით მისი მუნიციპალურ საკუთრებაში გადაცემა იგეგმება. სხვა ძირითადი სთეიქჰოლდრები არიან საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო და კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტო.

პროექტი გულისხმობს საბაგირო გზის სრულ ფიზიკურ რეაბილიტაციას რათა უზრუნველყოფილი იქნას მგზავრთა უსაფრთხოება, შენარჩუნდეს კულტურული მემკვიდრეობის უნიკალური ძეგლი და გაძლიერდეს მისი ტურისტული ფუნქცია.

პროექტის განხორციელება ნავარაუდებია 30 თვის განმავლობაში რაც სხვა აქტივობებთან ერთად გულისხმობს:

- ექაპი 1: მოლაპარაკების დასრულება შპს „ჯორჯიენ მანგანეზთან“ და საბაგირო გზის მუნიციპალურ საკუთრებაში გადაცემას (1-4 თვე);



- ეტაპი 2: საპროექტო და დეტალური სახარჯთაღრიცხვო დოკუმენტაციის მომზადებას (5-12 თვე);
- ეტაპი 3: სარეაბილიტაციო სამუშაოების განხორციელებას (13-29 თვე)

პროექტის მიახლოებითი საერთო ღირებულება 1,992,000 ლარია.

რეაბილიტაციის პროექტის მართვას განახორციელებს პროექტის განმახორციელებელი ჯგუფი, რომელიც კოორდინაციასა და მეთვალყურეობას გაუწევს პროცესს მისი დროული და ეფექტიანი იმპლემენტაციის მიზნით და მოახდენს შედეგების შეფასებას და პროექტის ხილვადობის გაზრდას. პროექტის განმახორციელებელი ჯგუფი დაკომპლექტებული იქნება მუდმივი და დროებითი წევრებისაგან. პროექტის მართვაში მუდმივად იქნებიან ჩართული ჭიათურის მუნიციპალიტეტის, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტოსა და დამფინანსებელი ორგანიზაციის(ების) წარმომადგენლები.

პროექტის განხორციელებას მნიშვნელოვანი სოციალური სარგებელი ექნება, უზრუნველყოფს მგზავრთა უსაფრთხო გადაადგილებას, გააჯანსაღებს ქალაქის სატრანსპორტო ქსელს, ხელს შეუწყობს ქალაქში ცხოვრების დონის ამაღლებას, ტურისტული პოტენციალის ზრდას, პროფესიული კადრების კვალიფიკაციის ამაღლებას და ქვეყნის მასშტაბით ინდუსტრიული კულტურული მემკვიდრეობის მნიშვნელობის გაცნობიერებას.

## 1. შესავალი

ჭიათურა ისტორიული ინდუსტრიული ქალაქია, რომელიც საქართველოს დასავლეთ ნაწილში მდებარეობს და იმერეთის რეგიონის ჭიათურის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ცენტრია. ჭიათურა საქართველოს დედაქალაქ თბილისიდან 200 კმ-ით არის დაშორებული და მდინარე ყვირილას გასწვრივ, ხეობაში და მის ირგვლივ განლაგებულ ზეგნებზე მდებარეობს. 2015 წელს ჭიათურის პროექტ კომპლექსის მონაწილე ქალაქედ შეირჩევა მისმა მდიდარმა და მრავალფეროვანმა ინდუსტრიულმა მემკვიდრეობამ განაპირობა.

მე-19 საუკუნეში ჭიათურის მიდამოებში მანგანუმის საბადოს აღმოჩენამ ქალაქის ფორმირებასა და მის მსხვილ ინდუსტრიულ ცენტრად ჩამოყალიბებას შეუწყო ხელი. პირველ მსოფლიო ომამდე საქართველო მანგანუმის მადნის უმსხვილესი ექსპორტიორი ქვეყანა იყო - მადნის მსოფლიო ექსპორტის 50% საქართველოზე მოდიოდა. ქართულ მადანს იყენებდნენ ევროპისა და ამერიკის მსხვილი მეტალურგიული საწარმოები. მანგანუმის წარმოებას ერთ-ერთი ცენტრალური ადგილი ეკავა საბჭოთა საქართველოს ინდუსტრიულ მრეწველობაშიც. სამთამადნო წარმოების განვითარებამ და ქალაქის რთულმა რელიეფმა ბიძგი მისცა სამეცნიერო-ტექნოლოგიურ ინოვაციებსაც. საბჭოთა პერიოდში ჭიათურა საჰაერო საბაგრო გზების პროექტირების, მშენებლობისა და სამეცნიერო კვლევის ცენტრად ჩამოყალიბდა. 1980იანი წლების დასაწყისისთვის ჭიათურასა და მის შემოგარენში 17 სამგზავრო და 28 სატვირთო გზა ფუნქციონირებდა. საბაგრო გზებმა უმოკლესი გზით დააკავშირა ქალაქი და მის მაღლობებზე, ხეობიდან 200-250 მ-ის სიმაღლეზე მდებარე პლატოებზე, გაშენებული გარეუბნები, სოფლები და სამრეწველო უბნები. სამგზავრო საბაგრო გზების კარგად განვითარებული ქსელი ქალაქის სატრანსპორტო სისტემის მთავარ კომპონენტად იქცა. „პერევისა-ქალაქი“ ამ ქსელის ერთ-ერთი გამორჩეული ნაწილია. ის პირველი სრულყოფილი სამგზავრო საბაგრო გზაა, რომელიც საბჭოთა კავშირში აშენდა.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ საქართველო და ჭიათურა ღრმა სოციო-ეკონომიკურმა კრიზისმა მოიცვა. ქალაქის მოსახლეობამ მასობრივი მიგრაცია განიცადა დედაქალაქში და ქვეყნის საზღვრებს გარეთ. ბოლო 25 წლის მანძილზე ქალაქ ჭიათურის მოსახლეობა 56% შემცირდა და 2014 წლისთვის საყოველთაო აღწერის მონაცემებით 12 803 ადამიანი შეადგინა. ქალაქში შეწყდა ინდუსტრიული წარმოება, მოიშალა ინფრასტრუქტურა და კულტურული, საგანმანათლებლო და სამეცნიერო ცხოვრება. ამ სოციალური და ეკონომიკური დარტყმის კვალი ქალაქს დღემდე ატყვია. მუნიციპალიტეტის მოსახლეობის 28% უკიდურეს სიღარიბეში ცხოვრობს.

დღეს ქალაქსა და მის შემოგარენში ექსპლოატაციაში მყოფი სამგზავრო საბაგრო გზების უმრავლესობა მოძველებულია, შეკეთებას საჭიროებს და ვერ უზრუნველყოფს მგზავრთა უსაფრთხო გადაადგილებას. ამ წლების განმავლობაში ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქის“ ფიზიკური მდგომარეობაც

მნიშვნელოვნად გაუარესდა. კაპიტალურ შეკეთებას საჭიროებს სადგურების შენობები და ტექნოლოგიური ნაწილი.

ეს პროექტი შეირჩა მოსალოდნელი სოციალური გავლენისა და ობიექტის მაღალი ისტორიული, მხატვრული და საინჟინრო მნიშვნელობის გათვალისწინებით.

კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლის ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქის“ რეაბილიტაცია-რესტავრაციის პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევა ორიენტირებულია საბაგრო გზის სადგურების არქიტექტურასა და ტექნოლოგიურ ნაწილზე. „პერევისა-ქალაქი“ სოცრეალიზმის სტილში აშენებული ერთადერთი საბაგრო გზაა, რომელიც დღემდე პირვანდელი სახით არის შემორჩენილი საქართველოში. ის ძირითადი სატრანსპორტო საშუალებაა, რომელიც პერევისას პლატოს ქალაქის ცენტრთან აკავშირებს და მიუხედავად მისი ცუდი ფიზიკური მდგომარეობისა არაერთ ტურისტს იზიდავს. პროექტი მიზნად ისახავს ადგილობრივი კულტურული მემკვიდრეობის შენარჩუნებას, რათა ხელი შეუწყოს ქალაქის სოციალურ და ეკონომიკურ განვითარებას. მოსალოდნელია, რომ საბაგრო გზის რეაბილიტაცია მოქალაქეთა უსაფრთხო მგზავრობას და ქალაქში ცხოვრების დონის ამაღლებას შეუწყობს ხელს და ტურისტული მიზიდვის ახალ ადგილს გააჩენს.

ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევა ხუთი ძირითადი ნაწილისაგან შედგება და მოიცავს ობიექტის დეტალურ აღწერას, შესაძლებლობების დახასიათებას შემდგომი განვითარებისთვის, პროექტის მიზნებს, დასახულ აქტივობებს და მოსალოდნელ გავლენებს, ინფორმაციას პროექტის განხორციელებისათვის საჭირო დროითი ჩარჩოს, ძირითადი აქტორების და პროექტის ხარჯთაღრიცხვის შესახებ. დოკუმენტს ახლავს რუკები, საარქივო ვიზუალური მასალები და არსებული სიტუაციის ამსახველი ფოტოსურათები.

ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევა მომზადდა ადგილობრივი ექპერტის მიერ, რომელსაც კონსულტაციები გაუწიეს სხვადასხვა დარგის ადგილობრივმა სპეციალისტებმა და საერთაშორისო კონსულტანტებმა.

## 2. ობიექტის აღწერა

### 2.1. ობიექტის და მისი ნაწილების აღწერა

სამგზავრო საბაგრო გზა „პერევისა-ქალაქი“ 1953 წელს აშენდა. ის პირველი სრულყოფილი სამგზავრო საბაგრო გზაა, რომელმაც უმოკლესი გზით დააკავშირა პერევისას პლატოზე მდებარე მაღარო და ქალაქის ცენტრალური ნაწილი. საბაგრო გზით მგზავრობას დაახლოებით 3-5 წუთი სჭირდებოდა რაც აშენების მომენტისთვის სამანქანო ტრანსპორტით მგზავრობაზე 10ჯერ ნაკლები დრო იყო. 2006 წლიდან ის კომპანია „ჯორჯიან მანგანუზის“ საკუთრებაშია. დღეს ეს ორგანიზაცია ახორციელებს მის ექსპლოატაციას, თუმცა არსებობს წინასწარული მოლაპარაკება ობიექტის მუნიციპალურ საკუთრებაში გადაცემის თაობაზე.



საბაგრო გზა ორი სადგურისგან, ტექნოლოგიური ნაწილისა და მოძრავი შემადგენლობისგან (სამგზავრო ვაგონებისგან) შედგება. საბაგრო გზის სიგრძე 420 მეტრია, ნიშნულებს შორის სხვაობა 190 მეტრს შეადგენს.

საბაგრო გზას ყოველთვიურად 5000-მდე მგზავრი გადაყავს, მათ შორის 900-მდე 12 წლამდე ასაკის და 600-მდე 13-16 წლამდე ასაკის მგზავრი. ამჟამად მგზავრთა შორის ტურისტების წილი მცირეა და ის დაახლოებით 50 ადამიანს შესადგენ ყოველთვიურად, რაც მგზავრთა საერთო რაოდენობის 1%.

### ა) ბაგირგზის ქვედა სადგური (დამჭიმი)

საბაგრო 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 კაპიტელებით მორთული სვეტებიანი გალერეები მიუყვება, საიდანაც მოსაცდელ დარბაზში შესასვლელებია მოწყობილი. სამი თაღის კომპოზიციით არის გაფორმებული ჩრდილო-დასავლეთის ფასადი. სამხრეთ-აღმოსავლეთ ფასადი ორი გახსნილი თაღის კომპოზიციისაგან შედგება. ამ ნაწილშია განთავსებული მოსაცდელი დარბაზი და აქვე ხდება სამგზავრო ვაგონების მიღება-გაშვება. მოსაცდელი დარბაზის ჭერი მორთულია კესონებით. შენობის ჩრდილო-დასავლეთ ნაწილში განთავსებულია საბაგრო 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)

საბაგრო 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. საბაგრო გზის ამძრავი მოწყობილობა ზედა სადგურზეა დამონტაჟებული, რაც შენობის სივრცით-მოცულობით სტრუქტურას გასაზღვრავს. შენობის მაღალ, T-ებრ მოცულობას სამი მხრიდან დაბალი, კაპიტელებით მორთული სვეტებიანი გალერეა გასდევს. T-ებრი მოცულობის ღერძზეა აკინძული კვადრატული ფორმის, დიდი თაღით გახსნილი, მოსაცდელი დარბაზისა და ვაგონების მიმღები და გამშვები სივრცე და საბაგრო გზის ტექნიკური ნაწილი. ფუნქციონალური განსხვავების გათვალისწინებით ეს სივრცეები ერთმანეთისგან გამიჯნულია და მათ დამოუკიდებელი შესასვლელები აქვს. მოსაცდელ დარბაზში მოხვედრა შესაძლებელია გალერეით გარშემორტყმული 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.

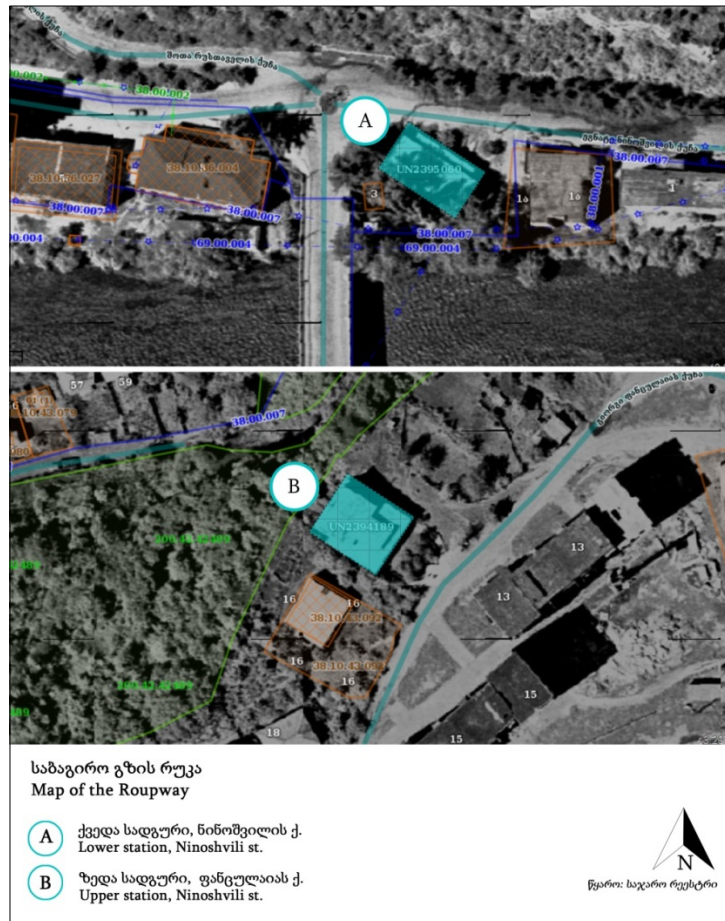
### გ) ტექნოლოგიური ნაწილი

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

### დ) მოძრავი შემადგენლობა (სამგზავრო ვაგონები)

საბაგრო გზა ორ სამგზავრო ვაგონს მოიცავს, რომლებიც პირვანდელი სახით, თითქმის უცვლელად არის შემორჩენილი. თითოეული ვაგონი 18 მგზავრზეა გათვლილი. ისინი საბაგრო გზის განუყოფელი და უმნიშვნელოვანესი ნაწილია. ვაგონები შედუღების გარეშე, მოქლონებით არის შეკრული.

საბაგრო გზა „პერევისა-ქალაქი“ ქალაქ ჭიათურის სატვირთო და სამგზავრო საბაგრო გზების კომპლექსური და უნიკალური სისტემის გამორჩეული ნიმუშია, როგორც არქიტექტურული ასევე საინჟინრო თვალსაზრისით. მას მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია ქალაქის სატრანსპორტო სისტემაში. წლებია შენობის ტექნოლოგიური და არქიტექტურული ნაწილები მოუვლელია ზიანდება. მრავალი წელია საბაგრო გზის 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. შენობების მზიდ კონსტრუქციულ ნაწილებს დაზიანების ნიშნები არ აღენიშნება. შენობები ძირეული გადაკეთების გარეშე, თითქმის პირვანდელი სახით არის შემორჩენილი. საბაგრო გზის სადგურებისა და ტექნოლოგიური ნაწილის ფიზიკური მდგომარეობა განსხვავებულია და შესაბამისად ჩარევის დონე და მათ მიმართ არსებული მოთხოვნებიც განსხვავდება (დანართი 2). საბაგრო სადგურები შეკეთებასა და რესტავრაციას, ტექნიკური ნაწილი კი გადაუდებელ ჩარევას საჭიროებს. უნადა მოხდეს მისი უსაფრთხოების ნორმებთან შესაბამისობაში მოყვანა.



## 2.2. ადმინისტრაციული ინფორმაცია

- 2.2.1. ქვეყანა: საქართველო
- 2.2.2. საკონტაქტო პირი: ნანა ზაზანაშვილი, კულტ. მემკვიდრეობის დამოუკიდებელი ექსპერტი
- 2.2.3. ელ. ფოსტა: [nano\\_zazanashvili@yahoo.com](mailto:nano_zazanashvili@yahoo.com)
- 2.2.4. შენობების სახელი და მისამართი: ბაგირგზა „პერევისა-ქალაქი“, ქვედა სადგური: ნინოშვილის ქ. (ჭიათურა), ზედა სადგური: ფანცულაიას ქ. (ჭიათურა, სოფელი პერევისა)
- 2.2.5. მიწის ნაკვეთის საკადასტრო ნომრები: არ აქვს
- 2.2.6. შენობის/მეგლის/სანახაობის ტიპი: ა, ბ, გ, დ: არქიტექტურის, საინჟინრო, მეცნიერების, ტექნიკისა და მრეწველობის განვითარებასთან დაკავშირებული ძეგლი
- 2.2.7. ძირითადი თარიღები: საბაგრო გზა 1953 წელს აიგო.
- 2.2.8. ამჟამინდელი გამოყენება: სამგზავრო საბაგრო გზა
- 2.2.9. კარტოგრაფიული ინფორმაცია: ქვედა სადგური: განედი 42°17'26.56"N გრძედი 43°17'28.81"E ; ზედა სადგური: განედი 42°17'17.77"N გრძედი 43°17'48.20"E
- 2.2.10. საკუთრება: 2006 წლიდან ობიექტი შპს „ჯორჯიან მანგანუმი“ საკუთრებაა
- 2.2.11. ძირითადი სთექიპოლდერები და პასუხისმგებელი ორგანოები:
  - ჭიათურის მუნიციპალიტეტის გამგეობა
  - შპს „ჯორჯიან მანგანუმი“



- საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტო
- მუნიციპალური განვითარების ფონდი
- ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
- სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტო

### 2.3. საჭიროებები და მოთხოვნები

სამგზავრო საბაგრო გზა გადაუდებელ რესტავრაციასა და რეაბილიტაციას საჭიროებს, რათა უზრუნველყოფილი იქნას მგზავრთა უსაფრთხო გადაადგილება.

ისტორიული საბაგრო გზის რეაბილიტაცია არამხოლოდ ხელს შეუწყობს ქალაქის სატრანსპორტო სისტემის გაჯანსაღებას და საარსებო გარემოს გაუმჯობესებას ქალაქში, არამედ მას ასევე აქვს პოტენციური გახდეს ქალაქის ერთ-ერთი ღირსშესანიშნაობა და ტურისტული მიზიდულობის ობიექტი. მიუხედავად იმისა, რომ დღეს უცხოელი ტურისტების მხრიდან დიდია ჭიათურის სამგზავრო საბაგრო გზებით დაინტერესება, ეს ობიექტები ტურისტული მარშრუტების და მოსანახულებელი ობიექტების ნუსხის ნაწილს არ წარმოადგენს, რადგან უსაფრთხო მგზავრობა უზრუნველყოფილი არ არის. პროექტი მოსალოდნელია, რომ გახდება ისტორიული საბაგრო გზების რეაბილიტაციის სანიშნო მაგალითი და ხელს შეუწყოს ამ ტიპის კულტურული მემკვიდრეობის პოპულარიზაციას და შენარჩუნებას ქვეყნის მასშტაბით.

## 3. შეზღუდვები და შესაძლებლობები

### 3.1. დაცვა და შეზღუდვები

სამგზავრო საბაგრო გზა „პერევისა-ქალაქი“ კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლია და ნებისმიერი ჩარევა უნდა განხორციელდეს აღნიშნული სტატუსის შესაბამისად. ობიექტის საპროექტო დოკუმენტაცია უნდა მოამზადოს მაღალკვალიფიციური კადრებით დაკომპლექტებულმა მრავალდისციპლინარულმა საპროექტო ჯგუფმა კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ საქართველოს კანონისა და საქართველოს მთავრობის 2009 წლის 24 მარტის №57 მშენებლობის ნებართვის გაცემის წესისა და სანებართვო პირობების შესახებ დადგენილების შესაბამისად. ობიექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე ტექნიკური ნაწილის საპროექტო დოკუმენტაცია უნდა მომზადდეს დარგის სპეციალისტების მიერ, რომლებსაც აქვთ საბაგრო გზების რეაბილიტაციის გამოცდილება, არქიტექტორ-რესტავრატორების მონაწილეობით. ვინაიდან საბაგრო გზა მე-5 კლასს დაქვემდებარებულ ხაზოვან ნაგებობას წარმოადგენს ობიექტზე ჩასატარებელ სარეკონსტრუქციო-სარეაბილიტაციო ღონისძიებებზე ნებართვას საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოსთან შეთანხმებით გაიცემა. სარესტავრაციო სამუშაოების იმპლემენტაციას მეთვალყურეობას გაუწევს

კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტო. პროექტებისა და იმპლემენტაციის პროცესში ნებისმიერი ცვლილება, რომელმაც შესაძლოა ზიანი მიაყენოს ობიექტის მთლიანობასა და აუთენტურობას, შეთანხმებული უნდა იქნას კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნულ სააგენტოსა და პროექტის საკონსულტაციო ჯგუფთან.

სამგზავრო საბაგრო გზა „პერევისა-ქალაქი“ არქიტექტურის, საინჟინრო, მეცნიერების, ტექნიკისა და მრეწველობის განვითარებასთან დაკავშირებული ძეგლია. ამდენად მისი რესტავრაციისა და რეაბილიტაციისას აუცილებელია ფრთხილი მიდგომა, როგორც არქიტექტურულ ასევე ტექნოლოგიურ ნაწილთან მიმართებაში. არსებული საინჟინრო გადაწყვეტის თანამედროვე უსაფრთხოების ნორმებთან შესაბამისობაში მოყვანა უნდა მოხდეს ტექნოლოგიური ნაწილისა და მოძრავი შემადგენლობის აუთენტურობის მაქსიმალური დაცვით.

### 3.2. არსებული და დამატებითი ფუნქციები

სამგზავრო საბაგრო გზა „პერევისა-ქალაქი“ პირვანდელი ფუნქციით დღემდე უცვლელად ფუნქციონირებს. მას ასევე დიდი ტურისტული პოტენციალი აქვს. ამდენად, საბაგრო გზის რეაბილიტაციის პროექტი, ობიექტის უსაფრთხო და გამართული ფუნქციონირების უზრუნველყოფის პარალელურად, ტურისტული ფუნქციის გაძლიერებასაც გულისხმობს. ეს მოიცავს:

#### ა) ბაგირგზის ქვედა სადგურებში

- ტურისტული საინფორმაციო სტენდის მოწყობა სადაც განთავსდება საინფორმაციო ბროშურები, რუკები და სხვა ტურისტული ინფორმაცია

#### ა) ბაგირგზის ქვედა და ბ) ზედა სადგურებში

- საგამოფენო სივრცის მოწყობა ჭიათურის საბაგრო გზების ისტორიის ამსახველი მასალის გამოსაფენად

## 4. პროექტის აღწერა

### 4.1. პროექტის შინაარსი

#### 4.1.1. პროექტის მიზნები და ამოცანები

პროექტის მიზანია „პერევისა-ქალაქის“ რეაბილიტაციის გზით ხელი შეუწყოს ქალაქ ჭიათურის სატრანსპორტო სისტემისა და საარსებო გარემოს გაჯანსაღებას, უნიკალური სამგზავრო საბაგრო გზების ქსელის შენარჩუნებასა და მდგრად განვითარებას, ასევე ქალაქის ტურისტული პოტენციალის გაძლიერებას.

პროექტის სამიზნე ჯგუფს ქალაქში მცხოვრები და დასაქმებული ყველა ასაკის ადამიანი და ტურისტები წარმოადგენენ.

### პროექტის ამოცანებია:

1. საბაგრო გზის ფიზიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება;
2. მგზავრთა უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფა;
3. სანიმუშო სარეაბილიტაციო პროექტის განხორციელება და ამ კუთხით ცოდნისა და გამოცდილების დაგროვების ხელშეწყობა;
4. ქალაქის ინდუსტრიული მემკვიდრეობის პოპულარიზება და მოსახლეობაში მისი მნიშვნელობის შესახებ ცნობიერების ამაღლება;
5. ქვეყნის ტურისტულ მარშრუტებსა და ღირშესანიშნაობათა ნუსხებში შეტანა.

#### **4.1.2. მოსალოდნელი შედეგები**

პროექტის განხორციელება სოციალურ სარგებელს მოუტანს საბაგრო გზით მოსარგებლებსა და მთლიანად ქალაქს. ტურიზმი საქართველოს ეკონომიკის ერთ-ერთი მსხვილი და ყველაზე სწრაფად მზარდი სექტორია. 2016 წლის მონაცემებით 2015 წელთან შედარებით ქვეყანაში ტურისტების რაოდენობა 7.6% გაიზარდა და ტურიზმის წილმა მშპ-ში 7.1% შეადგინა. ამდენად უსაფრთხო მგზავრობის უზრუნველყოფისა, საბაგრო გზის ტურისტულ მარშრუტებში ჩართვისა და ტურიზმის სექტორის ზრდის პოზიტიური დინამიკის შენარჩუნების შემთხვევაში მოსალოდნელია ტურისტ მგზავრთა რაოდენობის საგრძნობი ზრდაც.

### რაოდენობრივი ინდიკატორები:

1. საბაგრო გზა (ქვედა და ზედა სადგურები, ტექნიკური ნაწილი და მოძრავი შემადგენლობა) რეაბილიტირებულია;
2. უზრუნველყოფილია უსაფრთხო მგზავრობა ყოველთვიურად მინიმუმ 5000 მგზავრისთვის, მათ შორის ბავშვებისა და მოზარდებისთვის;
3. პირველ 5 წელიწადში ტურისტ მგზავრთა რაოდენობის მინიმუმ 30% ზრდა;
4. შექმნილია საგამოფენო სივრცე საბაგრო გზის სადგურებში და ტურისტული საინფორმაციო ცენტრი;
5. ობიექტის შესახებ განთავსებულია ინფორმაცია ტურისტულ ბუკლეტებსა და ბროშურებში;
6. გაზრდილია ტურისტების რაოდენობა ქალაქში.

### თვისობრივი ინდიკატორები:

1. გაზრდილია ქ. ჭიათურის სამგზავრო საბაგრო სატრანსპორტო სისტემის უსაფრთხოება და ხარისხი;
2. შენარჩუნებულია ქალაქის ინდუსტრიული მემკვიდრეობის უნიკალური ობიექტი და ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალება;
3. მსგავსი ობიექტების რეაბილიტაციის შესახებ გაზრდილია პროფესიული ცოდნა და გამოცდილება;
4. გაზრდილია ცოდნა და დაინტერესება ქალაქის ინდუსტრიული მემკვიდრეობის შესახებ;
5. გაზრდილია ცხოვრების ხარისხი ქალაქში.

### 4.1.3. ხედვა

პროექტი გულისხმობს მალლი ისტორიული, კულტურული და სოციალური მნიშვნელობის მქონე საბაგრო გზის რეაბილიტაციას და რესტავრაციას, მისი პირვანდელი ფუნქციის შენარჩუნებას და ამ გზით მგზავრთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფას. ასევე, ისეთი ახალი გამოყენებების დამატებას, რომელიც ხელს შეუწყობს ობიექტისა და ქალაქის ტურისტული შესაძლებლობების გაძლიერებას. ფართე შესაძლებლობები და სოციალური გავლენა მოიცავს ქალაქის სატრანსპორტო ქსელის გაჯანსაღებას და ამით ქალაქში ცხოვრების დონის ამაღლებას, პროფესიული კადრების კვალიფიკაციის ამაღლებას, ინდუსტრიული წარმოების ხელშეწყობას და ქვეყნის მასშტაბით ინდუსტრიული კულტურული მემკვიდრეობის მნიშვნელობის გაცნობიერების ხელშეწყობას.

## 4.2. პროექტის შემუშავება

### 4.2.1. აქტივობების შეფასება

საბაგრო გზის რეაბილიტაციის პროექტის განხორციელებას სავარაუდოდ 30 თვე დასჭირდება. შემოთავაზებული დროითი ჩარჩო და ფაზები ზოგადია. დეტალური ბიუჯეტი მოცემულია პროექტის მე-2 ეტაპისთვის, რომელიც შენობის საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადებას გულისხმობს. სარეაბილიტაციო სამუშაოების განსახორციელებლად საჭირო თანხების ზოგადი შეფასება გაკეთდა ექსპერტებთან ჩატარებული ინტერვიუებისა და საბაგრო გზების აქამდე განხორციელებული სარეაბილიტაციო სამუშაოების სახარჯთაღრიცხვო დოკუმენტაციის შესწავლის საფუძველზე.

**ეტაპი 1:** მოლაპარაკების დასრულება შპს „ჯორჯიან მანგანეთთან“ და საბაგრო გზის მუნიციპალურ საკუთრებაში გადაცემა - 1-4 თვე

#### აქტივობა 1.1

**დასახელება:** მოლაპარაკების დასრულება შპს „ჯორჯიან მანგანეთთან“ საბაგრო გზის მუნიციპალურ საკუთრებაში გადაცემის თაობაზე

**ვადა:** პროექტის 1-2-ე თვე

**აღწერა:** შპს „ჯორჯიან მანგანეთის“, ჭიათურის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლების და სხვა აქტორების მონაწილეობით მოეწეობა შეხვედრების სერია, რომელთა ფარგლებშიც მოხდება საბაგრო გზის მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში გადაცემასთან დაკავშირებული საკითხის და მასთან დაკავშირებული დეტალების ხელახალი განხილვა და საკითხზე შეთანხმება.

**შედეგი:** მიღწეულია შეთანხმება და ობიექტის გადაცემის პირობები.

**სავარაუდო ხარჯი:** წინასწარული შეთანხმებით საბაგრო გზა უსასყიდლოდ გადაეცემა ქალაქს.

#### აქტივობა 1.2

**დასახელება:** შეთანხმების ოფიციალურად გაფორმება  
**ვადა:** პროექტის მე-3-4-ე თვე  
**აღწერა:** შეთანხმების მიღწევის შემდეგ მოხდება მუნიციპალური საკუთრების ოფიციალურად რეგისტრირება, რომლის ფარგლებშიც დადგინდება საბაგირო გზის ქვედა და ზედა სადგურების საკადასტრო საზღვრები.  
**შედეგი:** დადგენილია ობიექტის საკადასტრო მონაცემები და საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტოს მიერ რეგისტრირებულია მუნიციპალურ საკუთრებად.  
**სავარაუდო ხარჯი:** 7000 GEL

**ეტაპი 2:** საპროექტო და დეტალური სახარჯთაღრიცხვო დოკუმენტაციის მომზადება - 5-12 თვე

### აქტივობა 2.1

**დასახელება:** ტექნიკური დავალების მომზადება საპროექტო და სახარჯთაღრიცხვო დოკუმენტაციის მოსამზადებლად  
**ვადა:** პროექტის მე-5-ე თვე  
**აღწერა:** ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევის საფუძველზე, ადგილობრივი ექსპერტების ჩართულობით მომზადდება ტექნიკური დავალება საპროექტო დოკუმენტაციის შესყიდვის ტენდერის გამოსაცხადებლად. ტექნიკურ დავალებაში დეტალურად იქნება გაწერილი სამუშაოს სპეციფიკაცია და მოთხოვნები.  
**შედეგი:** მომზადებულია ტექნიკური დავალება.  
**სავარაუდო ხარჯი:** 1,500 GEL

### აქტივობა 2.2

**დასახელება:** ტენდერის გამოცხადება და გამარჯვებულის შერჩევა  
**ვადა:** პროექტის მე-5-7-ე თვე  
**აღწერა:** ჭიათურის მუნიციპალიტეტის ან შესაბამისი სახელმწიფო უწყების მიერ გამოცხადდება ტენდერი შესყიდვების შესახებ საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად. პასუხისმგებელი უწყების მიერ გამოვლინდება გამარჯვებული ქვეკონტრაქტორი, რომელთანაც გაფორმდება ხელშეკრულება.  
**შედეგი:** შერჩეულია ქვეკონტრაქტორი  
**სავარაუდო ხარჯი:** 0 GEL

### აქტივობა 2.3

**დასახელება:** საპროექტო და სახარჯთაღრიცხვო დოკუმენტაციის მომზადება  
**ვადა:** პროექტის 7-12-ე თვე



**აღწერა:** ქვეკონტრაქტორის მიერ მომზადდება საპროექტო და სახარჯთაღრიცხვო დოკუმენტაცი, რომელიც მოიცავს შენობის არქიტექტურული ნაწილის და ტექნოლოგიური ნაწილის კვლევით დოკუმენტაციასა და პროექტს.

**შედეგი:** მომზადებულია საპროექტო და სახარჯთაღრიცხვო დოკუმენტაცია

**სავარაუდო ხარჯი:** 146,000 GEL

საპროექტო დოკუმენტაციის დეტალური აღწერა და ხარჯთაღრიცხვა იხ. ქვემოთ.

### **ეტაპი 3:** სარეაბილიტაციო სამუშაოების განხორციელება - 13-29 თვე

#### აქტივობა 3.1

**დასახელება:** ტექნიკური დავალების მომზადება სარეაბილიტაციო სამუშაოების განსახორციელებლად

**ვადა:** მე-13-ე თვე

**აღწერა:** მომზადებული საპროექტო და სახარჯთაღრიცხვო დოკუმენტაციის საფუძველზე, ადგილობრივი ექსპერტების მიერ მომზადდება ტექნიკური დავალება სარეაბილიტაციო სამუშაოების განსახორციელებლად

**შედეგი:** მომზადებულია ტექნიკური დავალება.

**სავარაუდო ხარჯი:** 1,500 GEL

#### აქტივობა 3.2

**დასახელება:** ტენდერის გამოცხადება და გამარჯვებული ქვეკონტრაქტორის შერჩევა

**ვადა:** 13-15-ე თვე

**აღწერა:** ჭიათურის მუნიციპალიტეტის ან შესაბამისი სახელმწიფო უწყების მიერ გამოცხადდება ტენდერი შესყიდვების შესახებ საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად. პასუხისმგებელი უწყების მიერ გამოვლინდება გამარჯვებული ქვეკონტრაქტორი, რომელთანაც გაფორმდება ხელშეკრულება.

**შედეგი:** შერჩეულია ქვეკონტრაქტორი

**სავარაუდო ხარჯი:** 0 GEL

#### აქტივობა 3.3

**დასახელება:** პროექტის შეთანხმება

**ვადა:** 16-17-ე თვე

**აღწერა:** ქვეკონტრაქტორის მიერ მოხდება პროექტის შეთანხმება, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოსა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსთან.

**შედეგი:** პროექტი შეთანხმებული



სავარაუდო ხარჯი: 7000 GEL

აქტივობა 3.4

- დასახელება:** სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესრულება
- ვადა:** 18-29-ე თვე
- აღწერა:** შერჩეული ქვეკონტრაქტორის მიერ განხორციელდება სარეაბილიტაციო და სარესტავრაციო სამუშაოები. მოხდება საბაგრო გზის ზედა და ქვედა სადგურების რესტავრაცია:
- გამოიცვლება გადახურვა ორივე სადგურზე
  - მოეწყობა წყალშემკრების სისტემები
  - მოხდება ფანჯრების ალათების და კარების აღდგენა-რესტავრაცია
  - ქვედას სადგურის ცოკოლი გამაგრდება და აღდგება
  - აღდგება საფასადე ნაღესობები და მორთულობები
  - აღდგება და შეიღებება მოსაცდელი და სხვა დამხმარე სათავსოების ინტერიერები
  - ქვედა სადგურზე მოეწყობა ახალი ბაქნები
  - გასუფთავდება და კეთილმოეწყობა საბაგრო სადგურების მიწის ნაკვეთები
  - მოეწყობა საექსპოზიციო სივრცე და საინფორმაციო სტენდი
  - სადგურები აღიჭურვება ახალი მოსაცდელი ავეჯით
  - შეკეთდება ტექნიკური ნაწილი
  - აღდგება და გარესტავრირდება სამგზავრო ვაგონები და ა.შ.
- შედეგი:** დასრულებულია ობიექტის რეაბილიტაცია
- სავარაუდო ხარჯი: 1,800,000 GEL

**ეტაპი 4:** გამოფენის და საინფორმაციო ცენტრის მომზადება (მიმდინარეობს მე-3 ეტაპის პარალელურად) – 24-29 თვე

ძირითადი აქტივობები

- დასახელება:** გამოფენის და საინფორმაციო ცენტრის მომზადება
- ვადა:** 24-29 - ე თვე
- აღწერა:** შერჩეული ქვეკონტრაქტორის მიერ ჭიათურის მუნიციპალიტეტთან თანამშრომლობით და საპროექტო დოკუმენტაციის საფუძველზე მოეწყობა ჭიათურის საბაგრო გზების ისტორიის ამსახველი გამოფენა და ტურისტული საინფორმაციო სტენდი:
- დამუშავდება გამოფენის კონცეფცია
  - შეგროვდება საარქივო დოკუმენტაცია
  - მომზადდება და გამოიფინება საგამოფენო მასალა (ბანერები ფოტო და ტექსტური მასალით)
  - მოეწყობა საინფორმაციო სტენდი



- მომზადდება ბროშურები, რუკები და სხვა საინფორმაციო ბეჭდური პროდუქცია სტენდისთვის

*შედეგი:* პროექტი შეთანხმებული

*სავარაუდო ხარჯი:* 20,000 GEL

**ეტაპი 5:** თანამშრომლების ტრენინგი (მიმდინარეობს მე-3 და მე-4 ეტაპის პარალელურად) – 26-27 თვე

ძირითადი აქტივობები

*დასახელება:* თანამშრომლების ტრენინგი

*ვადა:* 29 - ე თვე

*აღწერა:* საბაგირო გზის თანამშრომლებს ჩაუტარდებათ საბაგიროს ექსპოატაციის წესებისა და საინფორმაციო ცენტრის მომსახურების შესახებ ტრენინგი.

*შედეგი:* 5-6 თანამშრომელი ახალი საექსპლოატაციო ნორმებს კარგად იცნობს და მომზადებულია საბაგირო გზის ექსპოატაციისთვის.

*სავარაუდო ხარჯი:* 4,000 GEL

**ეტაპი 6:** პროექტის დასკვნითი ღონისძიების მოწყობა - 30 თვე

ძირითადი აქტივობები

*დასახელება:* პროექტის დასკვნითი ღონისძიების მოწყობა

*ვადა:* 30 - ე თვე

*აღწერა:* პროექტის მონაწილე მხარეების მიერ მოეწყობა დასკვნითი ღონისძიება, რომელზედაც მოხდება პროექტის შედეგების შეჯამება და შეფასება. ასევე დაინტერესებულ სპეციალისტებს საშუალება მიეცემათ გაეცნონ რეაბილიტაციის პროცესში დაგროვილ გამოცდილებას.

*შედეგი:* მოეწყობა 1 დასკვნითი ღონისძიება

*სავარაუდო ხარჯი:* 5,000 GEL

**პროექტის მიახლოებითი საერთო ღირებულება 1,992,000 ლარია / ~ 773,800 € . (დროითი ჩარჩო, ეტაპები და ბიუჯეტისთვის იხ. დანართ 3)**

**4.2.2. ღირებულების შეფასება**

დეტალური კალკულაცია მომზადდა წინასაპროექტო და საპროექტო სამუშაოებისათვის. გაანგარიშება გაკეთდა შენობის არქიტექტურული და ტექნიკური ნაწილისთვის (ეტაპი 2).

**საპროექტო დოკუმენტაციისა და თანხების ჩამონათვალი**



№	საპროექტო სამუშაოს დასახელება	ღირებულება, GEL	ღირებულება, ~ €
1	გეოლოგიური გამოკვლევა (სადგურები, საყრდენები, ექსპერტიზა)	5000	2000
2	<b>კონსტრუქციული მდგრადობის დასკვნა</b>		
	სადგურები	1000	400
	საყრდენების ფუნდამენტები	1000	400
	გამაგრებითი სამუშაოების პროექტი	5000	2000
	კონსტრუქციული ნაწილის ექსპერტიზა	500	200
	<b>ჯამი</b>	<b>7500</b>	<b>3000</b>
3	<b>ტექნოლოგიური ნაწილის გაანგარიშება</b>		
	დასკვნა ტექნოლოგიური მოწყობილობების მდგომარეობის შესახებ (ვაგონები, საყრდენები, ბაგირი, შკივები, მართვა)	12000	4600
	ხელახალი პროფილირება	10000	4000
	ამძრავის შერჩევა	5000	2000
	ელექტრული ნაწილი პროექტი	2000	800
	ელექტრონული ამძრავის მართვის პროექტი	10000	4000
	პროექტის ტექნოლოგიური ნაწილის ექსპერტიზა	8000	3000
	სამუშაოთა წარმოების პროექტი, გეგმა-გრაფიკი	4000	1500
	ტექნოლოგიური ნაწილის ხარჯთაღრიცხვა	5000	2000
	<b>ჯამი</b>	<b>56000</b>	<b>21900</b>
4	<b>რესტავრაციის პროექტი (სადგურები 730მ<sup>2</sup> და მიმდებარე ტერიტორია ~ 1600 მ<sup>2</sup>)</b>		
	აზომვითი ნახაზი სამუშაოები (მასშტაბში გამომხაზული ნახაზები და დეტალები დაზიანებათა დატანით)	5000	2000
	რესტავრაციის პროექტი	22000	8500
	კონსტრუქციული პროექტი	1500	600
	საინჟინრო ქსელების პროექტი	700	300
	ელექტროობის პროექტი	700	300
	სამუშაოთა წარმოების პროექტი, გეგმა-გრაფიკი	700	300
	არქიტექტურული ნაწილის ხარჯთაღრიცხვა	2000	800
	<b>ჯამი</b>	<b>32600</b>	<b>12800</b>
5	<b>გადასახადები და გაუთვალისწინებელი ხარჯები</b>	<b>44900</b>	<b>17300</b>
<b>სულ</b>		<b>146000</b>	<b>57000</b>

**4.2.3. დაფინანსების შესაძლო წყაროები**

პროექტის განსახორციელებლად საჭირო თანხების მოზიდვა შესაძლებელია შემდეგი ორგანიზაციებიდან:

- მუნიციპალური განვითარების ფონდი

- კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტო
- საერთაშორისო გრანტები
- ჭიათურის მუნიციპალიტეტი

#### 4.2.4. ინვესტიციის დახასიათება და მისი ამოღების შესაძლებლობები

ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევის ფარგლებში საბაგრო გზის შემოთავაზებული მიდგომით რეაბილიტაცია პირველადი კაპიტალური და შემდგომი საექსპლოატაციო ხარჯების მოცულობის თვალსაზრისით გაცილებით ხარჯთეფექტურია ვიდრე ახალი საბაგრო გზის მშენებლობა, რომელიც დაახლოებით 10 მილიონი ევრო ჯდება.

ამჟამად საბაგრო გზით მგზავრობა უფასოა. პროექტის განხორციელების შემთხვევაში შესაძლებელია დაწესდეს მინიმალური ტარიფი და განისაზღვროს იმგვარი სატარიფო პოლიტიკა, რომელიც გაითვალისწინებს მოქალაქეთა მძიმე სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობას.

მგზავრობის ნომინალური ტარიფი შესაძლებელია 20 თეთრით განისაზღვროს. საქართველოში მოქმედი სოციალური პოლიტიკის შესაბამისად უფასო და შეღავათიანი მგზავრობით სკოლის მოსწავლეები, სოციალურად დაუცველ პირები, პენსიონერები და სხვა მოწყვლადი ჯგუფები სარგებლობენ. მგზავრობა ამჟამინდელი რაოდენობის და ზემოთ მოყვანილი პირობების გათვალისწინებით, ბილეთების გაყიდვიდან შემოსული წლიური შემოსავალი დაახლოებით 7500 ლარი იქნება.

ვიზიტორთა რაოდენობის საპროგნოზო ზრდის გათვალისწინებით, გაიზრდება მგზავრობა რაოდენობა და გაყიდული ბილეთები.

#### 4.2.5. მოსალოდნელი გავლენა

- უზრუნველყოფილი იქნება მგზავრობა უსაფრთხოება
- გაუმჯობესდება ქ. ჭიათურის სატრანსპორტო სისტემა
- გაიზრდება ცხოვრების ხარისხი ქალაქში
- მოხდება ქ. ჭიათურის ინდუსტრიული კულტურული მემკვიდრეობის პოპულარიზაცია
- გაიზრდება ინდუსტრიული მემკვიდრეობის მნიშვნელობის შესახებ ცნობიერების დონე მოსახლეობაში
- გაძლიერდება ქალაქის ტურისტული იმიჯი - საბაგრო გზა ტურისტული მარშრუტების ნაწილი გახდება
- გაიზრდება პროფესიული ცოდნა ინდუსტრიული და საინჟინრო ობიექტების რეაბილიტაციის კუთხით
- გამოყენებული იქნება ადგილობრივი სამრეწველო პოტენციალი

#### 4.2.6. რისკები

### *ადმინისტრაციული და ფინანსური საკითხი*

- ვერ მოხერხდეს მოლაპარაკების დასრულებს შპს „ჯორჯიან მანგანუთან“ ობიექტის მუნიციპალურ საკუთრებაში გადაცემასთან დაკავშირებით;
- ვერ მოხერხდეს ფინანსური სახსრების მოძიება, ან მობილიზირებული იქნას არასაკმარისი სახსრები, რაც პროექტის ხარისხიანად შესრულებას ვერ უზრუნველყოფს
- პროექტის მონაწილე მხარეებს შორის სუსტი კოორდინაცია

### *სარეაბილიტაციო სამუშაოების განხორციელებისას*

- ვერ იქნას შერჩეული კვალიფიციური კადრები საპროექტო და სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის
- განხორციელდეს შეუსაბამო, არადოკუმენტირებული, შეუქცევადი ინტერვენცია
- წარმოიშვას ტექნოლოგიურ ნაწილთან დაკავშირებული გაუთვალისწინებელი სირთულეები

### *პროექტის განხორციელების შემდგომ*

- არასწორი სატარიფო პოლიტიკა და მგზავრთა რაოდენობის შემცირება და სამანქანო ტრანსპორტზე გაზრდილი მოთხოვნა

## **4.3. განვითარების სცენარები**

ობიექტის განვითარების რამდენიმე სცენარი შეიძლება წარმოვიდგინოთ:

1. დატოვება ისე როგორც არის: ტექნოლოგიური ნაწილის გაუმართაობის გამო არ არის უზრუნველყოფილი მგზავრთა უსაფრთხოება და არსებობს უბედური შემთხვევის რისკი. ამგვარი მიდგომა ასევე გამოიწვევს შენობის ფიზიკური მდგომარეობის განუხრელ დეგრადაციას რაც კიდევ უფრო გაზრდის რისკსა და სარეაბილიტაციო ხარჯებს.

2. ობიექტის გაჩერება: მოქალაქეებისათვის გართულდება ქალაქში გადაადგილება. გაიზრდება სამანქანო ტრანსპორტის გამოყენება. გაიზრდება მოქალაქეთა დანახარჯები ტრანსპორტზე. გამოიწვევს ძველის ფიზიკური მდგომარეობის გაუარესებას და მისი განადგურების საფრთხეს გააჩენს.

3. რეაბილიტაციის განხორციელება - შემოთავაზებული სცენარი: უზრუნველყოფილი იქნება მგზავრთა უსაფრთხოება. შენარჩუნებული იქნება კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლი და ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტი და ექნება სხვა ზემოთ აღწერილი სარგებელი.

## **4.4. მართვა და მდგრადობა**

### **4.4.1. პროექტის მართვა**



რეაბილიტაციის პროექტის მართვას განახორციელებს პროექტის განმახორციელებელი ჯგუფი, რომელიც კოორდინაციასა და მეთვალყურეობას გაუწევს პროცესს მისი დროული და ეფექტიანი იმპლემენტაციის მიზნით და მოახდენს შედეგების შეფასებას და პროექტის ხილვადობის გაზრდას. პროექტის განმახორციელებელი ჯგუფი დაკომპლექტებული იქნება მუდმივი და დროებითი წევრებისაგან. პროექტის მართვაში მუდმივად იქნებიან ჩართული ჭიათურის მუნიციპალიტეტის, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტოსა და დამფინანსებელი ორგანიზაციის(ების) წარმომადგენლები. პროექტის საწყის ეტაპზე, საბაგრო გზის მუნიციპალურ საკუთრებაში გადაცემამდე, პროცესში იქნებიან ჩართული შპს „ჯორჯიან მანგანეზის“ წარმომადგენლებიც.

პროექტის მართვის პროცესში მოწვეული იქნებიან ადგილობრივი სპეციალისტები, რომლებიც პროექტის კოორდინატორის მეთვალყურეობით გაუწევენ ჯგუფს საექსპერტო დახმარებას სპეციფიურ საკითხებთან (ტექნოლოგიური გადაწყვეტის ექსპერტიზა, სარესტავრაციო სამუშაოების შეფასება, ტურისტული მიზიდულობის გაძლიერება და ა.შ.) დაკავშირებით.

#### 4.4.2. ობიექტის სამომავლო მართვა

ეროვნულ დონეზე ობიექტს მეთვალყურეობას გაუწევს კულტურული მემკვიდრეობის ეროვნული სააგენტო და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტო, რომელიც მის უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე პასუხისმგებელი.

ადგილობრივ დონეზე საბაგრო გზის მართვას უზრუნველყოფს ჭიათურის მუნიციპალიტეტი, კერძოდ მის დაქვემდებარებაში მყოფი შპს „ჭიათურბაგირგზები“, რომელსაც საბაგრო გზების მართვის მრავალწლიანი გამოცდილება აქვს.

ამჟამად საბაგრო გზა ყოველ დღე მუშაობს და გზით მგზავრობა მორგებულია სამრეწველო ციკლს. იგი ორ ცვლაში მუშაობს და მასზე დღიურად 12 ადამიანი დასაქმებული, თვიურად - 24 ადამიანი. პროექტით ასევე გათვალისწინებულია 2 სამუშაო ადგილის შექმნა საინფორმაციო სტენდისა და ტურისტების მომსახურებისთვის.

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

#### 4.4.3. მოსალოდნელი ხარჯები

საბაგრო გზის მოვლა-პატრონობისა და ოპერირების სავარაუდო წლიური ხარჯი მოიცავს დასაქმებული თანამშრომლების ანაზღაურებასა და გზის მოვლა-პატრონობის ხარჯებს, რომელიც თავის მხრივ გულისხმობს საბაგრო გზის კანონმდებლობით განსაზღვრულ მონიტორინგს, ექსპერტიზას, შეკეთებას, მოწყობილობების განახლებას, ელ. ენერჯის დანახარჯები და ა.შ.

საბაგრო გზის მოვლა-პატრონობისა და ოპერირების სავარაუდო წლიური ხარჯი			
№	საქმიანობის აღწერა	GEL	~ €
1	მოვლა-პატრონობა (ექსპერტიზა, შეკეთება, მოწყობილობების განახლება ელ. ენერჯის დანახარჯები და ა.შ.)	240,000	92,300
2	თანამშრომლების ხელფასი (26 თანამშრომელი)	124,800	48,000
	<b>სულ</b>	<b>364,800</b>	<b>140,300</b>

#### 4.5. სიცოცხლისუნარიანობის შეფასება

საბაგრო გზის რეაბილიტაციას მნიშვნელოვანი სოციალური ეფექტი ექნება ადგილობრივი მოსახლეობისთვის. საბაგრო გზით მგზავრობა უსაფრთხო იქნება, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს ქალაქის სატრანსპორტო სისტემის ხარისხის გაუმჯობესებას და გაზრდის ცხოვრების ხარისხს ქალაქში.

შემოთავაზებული პროექტის მიხედვით საბაგრო გზის რეაბილიტაცია გათვალისწინებულია უმთავრესად ადგილობრივი კადრების, მუშახელისა და სამრეწველო შესაძლებლობების გამოყენებით. ამდენად მოსალოდნელია, რომ პროექტი ხელს შეუწყობს ადგილობრივი კადრების კვალიფიკაციის ამაღლებას, სამრეწველო და ინდუსტრიული მემკვიდრეობის ობიექტების რეაბილიტაციის საქმეში ცოდნის დაგროვებას და ხელს შეუწყობს სამრეწველო საქმიანობის გააქტიურებას.

პროექტი დადებით ეფექტს იქონიებს, კულტურული მემკვიდრეობის ღირებულებისა და მნიშვნელობის გაცნობიერებაში და ასევე ხელს შეუწყობს ქალაქის ტურისტული პოტენციალის გაძლიერებას. მას შემდეგ, რაც მგზავთა უსაფრთხოება იქნება უზრუნველყოფილი ობიექტი ჩართული იქნება ტურისტულ მარშრუტებში და შესაძლებელი გახდება მისი ფართომასშტაბიანი პოპულარიზაცია.



ძლიერი მხარეები	სუსტი მხარეები
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ინდუსტრიული კულტურული მემკვიდრეობის უნიკალური ძეგლი</li> <li>- არ განუცდია ძირეული გადაკეთება</li> <li>- ქალაქის სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელოვანი კომპონენტი</li> <li>- ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტი</li> <li>- ცენტრალური მდებარეობა ქალაქში</li> <li>- ფართე სამიზნე აუდიტორია</li> <li>- კვალიფიციური ადგილობრივი კადრები</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- არქიტექტურული და ტექნოლოგიური ნაწილების მძიმე ფიზიკური მდგომარეობა</li> <li>- ფინანსური რესურსების არარსებობა</li> <li>- მუნიციპალური ბიუჯეტის სიმცირე</li> <li>- ობიექტის მნიშვნელობის შესახებ დაბალი ცოდნა ეროვნულ დონეზე</li> <li>- კერძო მფლობელობა</li> </ul>
შესაძლებლობები	საფრთხეები
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ქვეყნის მზარდი ტურიზმის სექტორი</li> <li>- ინდუსტრიული მემკვიდრეობისადმი მზარდი ცოდნა და ინტერესი ქვეყნისა და ლოკალურ დონეზე</li> <li>- იმერეთის არქიტექტურულ და ბუნებრივ ღირშესანიშნაობებთან სიახლოვე</li> <li>- ტურისტულ მარშრუტებში გათვალისწინება</li> <li>- საერთაშორის დაფინანსების წყაროები</li> <li>- კარგი სატრანსპორტო კავშირი ეროვნული მნიშვნელობის გზებთან</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- არასტაბილური ეკონომიკური მდგომარეობა</li> <li>- არამდგრადი პოლიტიკური ვითარება</li> <li>- საშიში გეოლოგიური პროცესები ობიექტის სიახლოვეს</li> <li>- მონაწილე მხარეებს შორის ვერ შედგება ნაყოფიერი თანამშრომლობა</li> <li>- სარესტავრაციო პროცესი ძეგლის ინტერესების შეუსაბამოდ წარმართება</li> </ul>

არსებული სუსტი მხარეები და მოსალოდნელი საფრთხეები კარგად უნდა იქნას გაანალიზებული და შესწავლილი, თუმცა პროექტის მაღლი სოციალური მნიშვნელობა და მოსალოდნელი დადებითი შედეგი წონის მათ.

### 5. ბიბლიოგრაფია

1. ვლ. ჭანიშვილი, მანგანუმის მადნის მრეწველობის განვითარება საქართველოში, თბილისი, 1960
2. ჭიათურა-ზესტაფონის სამრეწველო კვანძი, საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის ვახუშტი ბაგრატიონის სახელობის გეოგრაფიის ინსტიტუტის შრომათა კრებული ც. იანქოშვილის რედაქტორობით, თბილისი, 1973
3. ნ. ზაზანაშვილი, ლ. კალანდარიშვილი, საქართველოს ინდუსტრიული მემკვიდრეობა: ჭიათურა-ზესტაფონი-ფოთის ინდუსტრიული წრედი, თბილისი, 2015
4. იმერეთის რეგიონის განვითარების სტრატეგია 2014–2021 წლებისთვის





5. საქსტატი, საქართველოს მოსახლეობის 2002 წლის პირველი ეროვნული საყოველთაო აღწერის შედეგები, ტომი I, თბილისი, 2003
6. საქსტატი, მოსახლეობის 2014 წლის საყოველთაო აღწერის ძირითადი შედეგები ზოგადი ინფორმაცია, 2016
7. შწვანე ალტერნატივა, სახელმძღვანელო მანგანუმის მოპოვების ზემოქმედების ქვეშ მყოფი მოსახლეობისთვის, 2010
8. А.И. Дукельский, Подвесные Канатные Дороги и Кабельные Краны, 1966, ст. 10
9. М.Б. Беркман, Г.Н. Бовский, Г.Г. Куйбида, Ю.С. Леонтьев, Подвесные Канатные Дороги, 1984, ст. 120
10. 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
11. Internationale berg und seilbahn rundschau, v.16, 1973, Personenseilbahnen in der UdSSR, Kogan J. 93-95
12. Internationale Seilbahn-Rundschau, Oct., 1999, Berge, Klöster, Seilbahnen, Stockhammer Gerda, 46-47.
13. И. Я. Коган, Г. И. Панцулая, Пассажирская канатная дорога на руднике, 1956

### საკანონმდებლო აქტები:

1. საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს გენერალური დირექტორის 2016 წლის 11 აგვისტო №2/255 ბრძანებ კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლის სტატუსის მინიჭების თაობაზე
2. კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ საქართველოს კანონი
3. საქართველოს მთავრობის 2009 წლის 24 მარტის დადგენილება №57 მშენებლობის ნებართვის გაცემის წესისა და სანებართვო პირობების შესახებ

### არქივები

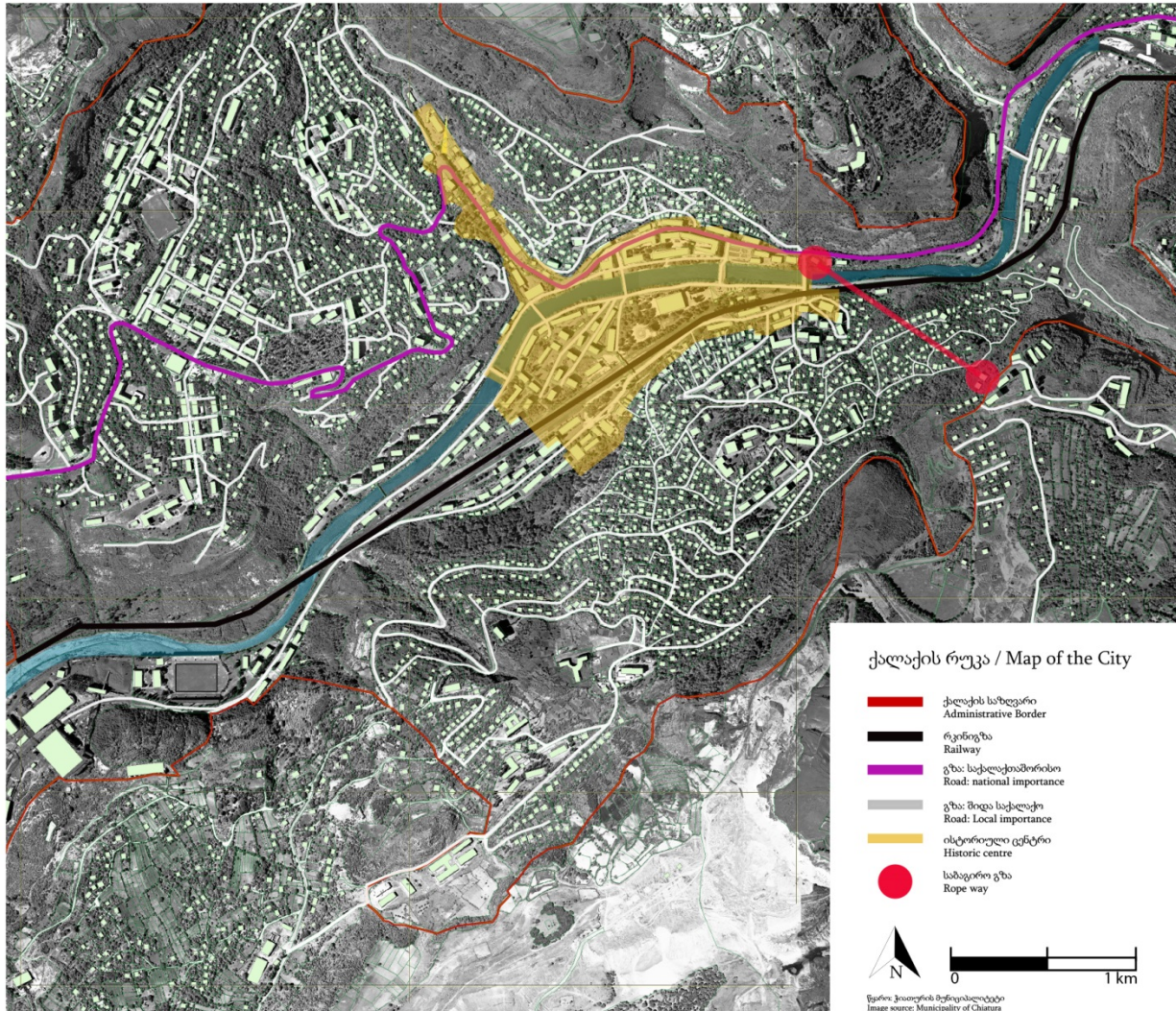
1. ჭიათურის საბაგრო გზების ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები, შპს „ჭიათურბაგირგზების“ არქივი
2. ჭიათურის ყოფილი „მანგანუმ ტრესტის“ მუზეუმის არქივი
3. იურა ნადირაძის პირადი არქივი
4. გიორგი ფანცულაიას პირადი არქივი

### ინტერნეტი




1. <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2430793/Stalins-cable-car-Death-defying-metal-coffins-miners-using--despite-riddled-rust.html>
2. <https://www.theatlantic.com/photo/2013/08/stalins-rope-roads/100577/>
3. <http://gaalloys.com/index.php/about-gaa/33-news/183-stalin-era-cable-cars>
4. [http://lta.gov.ge/?page\\_id=63](http://lta.gov.ge/?page_id=63)
5. <https://www.radiotavisupleba.ge/a/ekonomika-turistuli-statistika/28215365.html>

## დანართი

### დანართი 1 - საზაგირო გზის მდებარეობა ქალაქში



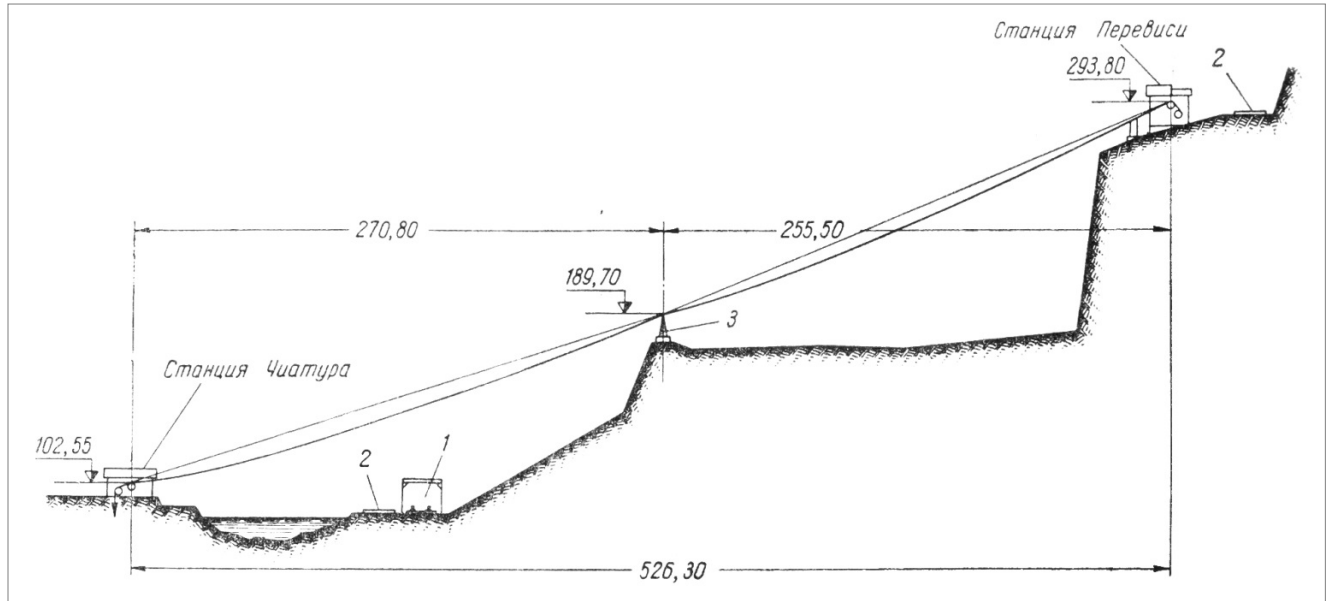
დანართი 2 - საბაგრო გზის კომპონენტების დეტალური აღწერა

№	სურათი	ფიზიკური მდგომარეობის შეფასება (მალიან ცუდიდან კარგისკენ)	რისკის შეფასება A-D	პრიორიტეტი ინტერვენციისთვის ს მაღალი-საშუალო-დაბალი	შენიშვნები
1.	 <p>ქვედა სადგური მის: ქ. ჭიათურა, ნინოშვილის ქ.</p>	საშუალო	B	მაღალი	საბაგრო გზის ზედა და ქვედა სადგურებისთვის მიწის ნაკვეთების საკადასტრო საზღვრები არ არის დადგენილი.
2.	 <p>ზედა სადგური მის: ჭიათურა, სოფელი პერევისა, ფანცულაიას ქ.</p>	საშუალო	B	მაღალი	საბაგრო გზის ზედა და ქვედა სადგურებისთვის მიწის ნაკვეთების საკადასტრო საზღვრები არ არის დადგენილი.
3.	 <p>მოძრავი შემადგენლობა (სამგზავრო ვაგონები)</p>	ცუდი	B	მაღალი	
4.	ბაგირგზის ტექნიკური ნაწილი	ცუდი	A	მაღალი	



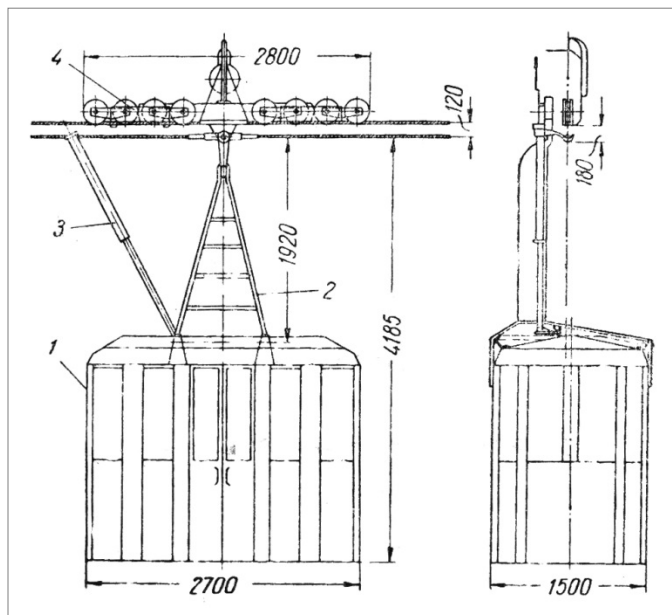


ი. კოგანი, გ. ფანცულაია, სამგზავრო საბაგირო გზა მდაროზე, სტატიის ილუსტრაციები, 1950იანი წ.



საბაგირო გზის პროფილი

ი. კოგანი, გ. ფანცულაია, სამგზავრო საბაგირო გზა მდაროზე, სტატიის ილუსტრაციები, 1950იანი წ.



სამგზავრო ვაგონი

ი. კოგანი, გ. ფანცულაია, სამგზავრო საბაგირო გზა მდაროზე, სტატიის ილუსტრაციები, 1950იანი წ.

### დანართი 5 - ისტორიული ფოტოები



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





*საზაგირო გზის მშენებლობა, 1951-52 წ., იურა ნადირაძის არქივი*

**დანართი 6 - არსებული მდგომარეობა**

*საზაგირო გზის ქვედა სადგური, 2016 წ.*





*საბაგირო გზის ზედა სადგური, 2015-16 წ.*





*ხედი სამგზავრო ვაგონიდან, 2016 წ.*



საზაგირგზო გზის ზედა სადგურის მიმდებარე ტერიტორია, 2016 წ.





*სამგზავრო ვაგონი, 2015-16 წ.*