

საქართველოს ავტონაგზაო ინფრასტრუქტურა: განვითარების შედეგები და პერსპექტივები

კონსტანტინე მჭედლიშვილი

1. შესავალი

საყოველთაოდ ცნობილია საქართველოს მეტად ხელსაყრელი ბუნებრივი პირობები: მისი რელიეფი, კლიმატი, მცენარეული და ცხოველური სამყარო, მდინარეთა ქსელი და გრუნტის წყლები, მრავალსაუკუნოვანი ისტორიული წარსულისა და შესაბამისი მატერიალური და სულიერი კულტურის ძეგლები, ქართველი ხალხის სტუმართმოყვარეობა და შემწყნარებლობა სხვა ტომის ხალხთა მიმართ (ხშირად გადაჭარბებულიც) შესანიშნავ პირობებს ქმნის ადგილობრივი, რეგიონალური და საერთაშორისო მასშტაბებით ტურიზმის განვითარებისათვის. ამასთან ერთად, მეტად ხელსაყრელი გეოგრაფიული მდებარეობა განაპირობებს მის მნიშვნელოვან დაშორებას მსოფლიოს უმძლავრეს სახელმწიფოთა გაერთიანებებთან (ევროკავშირი) თუ ცალკეულ რეგიონალურ ლიდერებად აღიარებულ ქვეყნებთან (თურქეთი, რუსეთი, ირანი), აგრეთვე მოხერხებულ სატრანსპორტო კავშირს უზარმაზარი მოცულობის ტვირთწარმოქმნელ და ტვირთმიმღებ ქვეყნებთან (ცენტრალური აზიის ქვეყნები, ჩინეთი და ა.შ.).

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე საქართველოს ტერიტორია წარმოადგენს მგზავრთა და ტვირთთა გადაზიდვის მეტად ინტენსიური გადაადგილების ადგილს. ასეთი მდგომარეობა იყო ასევე წლების წინადაც, როდესაც საქართველო ე.წ. „აბრეშუმის დიდი გზით“ ევროპა-აზიის შემავრთებული ხიდის როლს ასრულებდა. XVI ს-ში ოტომანთა იმპერიის მიერ განხორციელებულმა ტერიტორიულმა ექსპანსიამ (ჩაიკეტა ბოსფორი, შავიზღვისპირეთი), ამის პარალელურად საზღვაო ტრანსპორტის არნახულმა განვითარებამ, აგრეთვე იმავე პერიოდში ერთიანი მძლავრი საქართველოს სახელმწიფოს დაშლამ მნიშვნელოვნად შეამცირა აბრეშუმის გზაზე მოძრავ მგზავრთა და ტვირთთა ნაკადები სამხრეთ კავკასიაში.

XX ს-ის დასაწყისში შექმნილმა გეოპოლიტიკურმა ვითარებამ აგრეთვე სახმელეთო ტრანსპორტისა და მილსადენების დიდი ტემპით განვითარების დაწყებამ კვლავ აქტუალური გახადა აბრეშუმის გზის სამხრეთ კავკასიაში აღდგენის საკითხი. ამიტომაც საქართველოს I რესპუბლიკის მთავრობამ 1919 წელს ევროპის ქვეყნებისადმი წაყენებულ მემორანდუმში ხაზგასმით აღნიშნა საქართველოს

შესაძლებლობები მაღალეფექტური სატრანსპორტო კორიდორის შექმნაში [1]. ბოლშევიკური იმპერიის შექმნამ ხანგრძლივი დროით შეუშალა ხელი სატრანსპორტო კორიდორის იდეის განხორციელებას, უფრო მეტიც, რუსული ბოლშევიკური იმპერიის ფარგლებშიც და მათ შორის სამხრეთ კავკასიაში შიდასახელმწიფოებრივი სატრანსპორტო კომუნიკაციების რაოდენობრივი და თვისობრივი მაჩვენებლები კიდევ უფრო ჩამორჩა ცივილიზებული სამყაროს მაჩვენებლებს 1913 წლამდე არსებულ მონაცემებთან შედარებით.

სსრკ და სოციალისტური სისტემის დაშლის შედეგად ახალი რეალობები გაჩნდა. საქართველომ შესძლო დამოუკიდებლად წარედგინა თავისი გეოპოლიტიკური უპირატესობანი მსოფლიოს წინაშე. ევროპის და აზიის კონტინენტების ქვეყანათა მესვეურებს კვლავ გაუჩნდათ ინტერესი სამხრეთ კავკასიის ტერიტორიის სატრანსპორტო შესაძლებლობების მიმართ.

1993 წელს ბრიუსელში დაიდო საერთაშორისო შეთანხმება ტრანსპორტის დარგში ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის შესახებ TRACECA, რომლის განხორციელებას შეუდგა ევროკავშირის ქვეყნების მიერ ჩამოყალიბებული ტექნიკური დახმარების საბჭო TACIS. შესწავლილი იქნა აღმ. ევროპა – ცენტრალური აზიის მიმართულებით უკრაინა-რუსეთის, თურქეთ-ირანის და ა.შ. მიმართულებები. უპირატესობა მიეცა სამხრეთ კავკასიის სატრანსპორტო დერეფანს.

როგორც ცნობილია, ევროკავშირი მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფო გაერთიანებაა აშშ-ზე მეტი ეკონომიკური და კულტურული პოტენციალით. სამხრეთ აღმოსავლეთ და ცენტრალური აზია, ინდოეთი, ჩინეთი უზარმაზარი იაფი მუშახელის და იაფი პროდუქციის მწარმოებელი წყაროა, ევროპული მაღალი ტექნოლოგიების მომხმარებელია. უდიდესი მნიშვნელობა აქვს აგრეთვე აზიის ნავთობისა და გაზის რესურსების მიწოდებას ევროპისათვის. უარყოფითი მომენტია ნარკოტრაფიკი და ტრეფიკინგი.

აქვე ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ გარკვეული კონიუნქტურული პოლიტიკური მოსაზრებებით 20 წელიწადია მიმდინარეობს სამხრეთ კავკასიის ტერიტორიის როგორც მხოლოდ აღმოსავლეთ დასავლეთის მიმართულებით კორიდორისათვის გამოყენების იდეის რეალიზაცია და მისი პრო-

პაგანდა. სრულიად მივიწყებულია ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულების უდიდესი მნიშვნელობა. რუსეთისა და სკანდინავიის ქვეყნების ხე-ტყე და მასთან ერთად მრავალფეროვანი სხვა ნედლეული, ამ ქვეყნების მოსახლეობის ტრადიციული ლტოლვა სამხრეთის ქვეყნებში მოგზაურობისა და დასვენებისათვის უდიდეს შესაძლებლობებს ქმნის. დამყარდება უმოკლესი პირდაპირი და უკუმიმართულებით სატრანსპორტო კავშირები სკანდინავიის ქვეყნებისა და რუსეთიდან ირანის, ერაყის, სპარსეთის ყურის არაბული ქვეყნების, აგრეთვე ავღანეთის, პაკისტანისა და ა.შ. ტერიტორიებისაკენ. აქედან გამომდინარე საქართველო უნდა განვიხილოთ არა როგორც მარტო დასავლეთ-აღმოსავლეთის სატრანსპორტო დერეფანი, არამედ უდიდესი მგზავრთა და ტვირთთა გადაზიდვის გამტარებელი გზა-ჯვარედინი, რომლის მოთხოვნათა დაკმაყოფილება უდიდეს მოთხოვნებს აყენებს ქართული ზალხისა და ქართველი სახელმწიფოებრიობის წინაშე. მან უნდა მონახოს ეკონომიკური შესაძლებლობები, გამოიჩინოს ეკონომიკური და პოლიტიკური პროცესების განვითარების პერსპექტივების სალი შეფასება და შესაფერისად დაიწყოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებაზე ზრუნვა და მის პარალელურად გადაწყვიტოს საბაჟო სისტემის, საზღვრების დაცვის, თავდაცვის, უშიშროებისა და სხვა მრავალი საკითხები, რომელთა წარმატებული გადაწყვეტის ერთ-ერთი პირობაა მაღალხარისხიანი და საკმაო სიდიდის საავტომობილო გზების ქსელის შექმნა თავისი შესაბამისი სერვისული ელემენტებით.

ამ კავშირების უზრუნველსაყოფად მიზანშეწონილია ტრანსპორტის მთავარი სახეობების სარკინიგზო, საავტომობილო, საზღვაო და მილსადენის გამოყენება. პერსპექტიულ გეგმებში საქართველოს ერთიანმა სატრანსპორტო კომპლექსმა გაატაროს 300 მლნ-მდე ტ. ტვირთი წელიწადში, ტრანსპორტის ზემოთ აღნიშნული სახეობების ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან ერთად გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭება საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარებას, ვინაიდან, როგორც ცნობილია, მის გარეშე სხვა სახეობანი ვერ ფუნქციონირებენ და ეს ჭეშმარიტება უკვე ტრანზიტული გადაზიდვებისათვისაც კი რეალური ხდება.

ტურიზმისა და რეკრეაციული საქმიანობის განვითარების ტემპები და შესაძლებლობები უახლოეს 10 წელიწადში რეალურს გახდის საქართველოში 7-10 მლნ ტურისტის მიღებას წელიწადში, რომელთა მომსახურებაც ძირითადად ავტოტრანსპორტზე მოდის. შესაბამისად გაიზრდება მოთხოვნა თანამედროვე უსაფრთხო და კეთილმოწყობილ ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურაზე: საერთაშორისო საავტომობილო

მაგისტრალზე და შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელზე, რომლებიც უზრუნველყოფენ ადგილობრივი, ტურისტული და ტრანსპორტული მგზავრთა ნაკადების მომსახურებას სასტუმროებით, კემპინგებით, საზოგადოებრივი კვების ობიექტებით და საწვავით გასამართი სადგურების ფართო ქსელით. ეს უკანასკნელი წარმოადგენენ ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურის უმნიშვნელოვანეს ობიექტებს, საავტომობილო გზების უშუალოდ შემადგენელ ნაწილს, ვინაიდან მათ მიერ განხორციელებული პირდაპირი მომსახურება (საწვავ-საცხი მასალებით, სითხეებით, შეკუმშული ჰაერით და ა.შ. გაწვობა) არაპირდაპირთან ერთად (მარაგნაწილებით, კვების პროდუქტებით, მედიკამენტებით ვაჭრობა, საზოგადოება და ა.შ.). უდიდესწილად განაპირობებს ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურისადმი წაყენებულ ძირითად მოთხოვნებს: უსაფრთხოებას, ეკონომიურობას, კომფორტს, ეკოლოგიურად სუფთა გარემოს.

2. საქართველოს ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურა და მისი შემადგენელი ელემენტები

2.1. ძირითადი ცნებები და განსაზღვრებები

ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურა (ასი) არის შენობა-ნაგებობათა კომპლექსი, რომელთა დანიშნულებაა მგზავრებისა და ტვირთების გადაადგილება მექანიკური ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით (ავტომობილებით) უსაფრთხოების, ეკონომიურობის, ეკოლოგიური და კომფორტის მოთხოვნების სრული დაცვით [2].

ასი შედგება უშუალოდ საგზაო ნაგებობებისა და სერვისული ობიექტებისაგან. თავის მხრივ, საგზაო ნაგებობა შედგება: მიწის ეაკისი - ჭრილები, ყრილები, ნახევარჭრილ-ნახევარყრილები), საგზაო სამოსი - მრავალფენიანი კონსტრუქცია, რომელიც შედგება ფენილის, შხიდი და საფუძველი ფენებისაგან; ხელოვნური ნაგებობები - ხილები, გვირაბები, მილები, საყრდენი კედლები და ა.შ.; მოწყობა-გაფორმების ელემენტები - საგზაო ნიშნები და მონიშვნა, უსაფრთხოების ბარიერები, საორიენტაციო ბოლქვები, განათების საშუალებები და ა.შ.

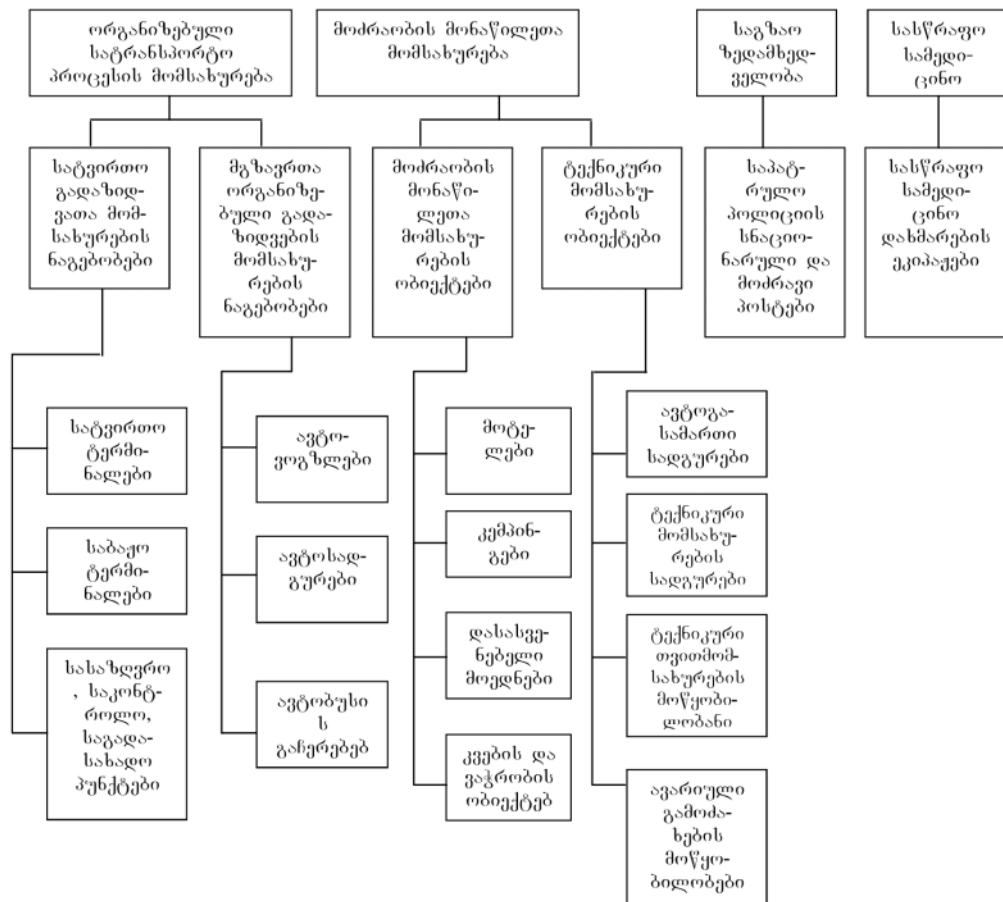
სერვისული ობიექტების სტრუქტურა ნაჩვენებია ქვემოთ ცხრილში. შედგება შემდეგი მთავარი ნაწილებისაგან: სატრანსპორტო პროცესისა და მოძრაობის მონაწილეთა მომსახურების, საგზაო ზედამხედველობისა და სასწრაფო სამედიცინო დახმარების ობიექტებისაგან. დასასვენებელი და საშხერი მოედნები, საწვავით გასამართი სადგურები, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებები, გზისპირა საეჭრო და საზოგადოებრივი კვების ობი-

საინჟინრო-საკონსულტაციო სამუშაოების მონომოგრაფი უზრუნველყოფა

ექტები, ავტოსადგურები, ავტოვაგზლები, მოტელე-ბი, კემპინგები და ა.შ. ყველა ესენი, ავტოვაგზლების გარდა, განლაგებულია გზისპირა ე.წ. განთესვის ზოლში და შეადგენს საერთო სარგებლობის საგზაო ქსელის შემადგენელ ნაწილებს, რომელთაც ფლობს სახელმწიფო. სერვისული ობიექტების ნაწილის

განსაღებელი ტერიტორია ხანგრძლივი იჯარით გადაეცემა მათ მფლობელებს, რომელთა კუთვნი-ლი ობიექტებია საწვავით გასამართი სადგურები, გზისპირა სასტუმროები, სავაჭრო და კვების ობი-ექტები, ავტომობილების ტექნიკური მომსახურების პუნქტები.

სატრანსპორტო საშუალებათა და მოძრაობის მონაწილეთა მომსახურების ნაგებობათა სტრუქტურა გზებზე



ავტოვაგზლები როგორც წესი, განლაგებულია ქალაქებში გზებისა და ქუჩების მაგისტრალური ქსელიდან განცალკევებულად და ისინი უზრუნველყოფენ მგზავრთა საქალაქთაშორისო და საერთაშორისო გადაადგილებებს.

იურიდიული თვალსაზრისით ყველა სერვისული ობიექტი ექვემდებარება სერტიფიცირებას ანუ მფლობელს უნდა გააჩნდეს სახელმწიფოს მიერ გაცემული სერტიფიკატი, რომელიც აჩვენებს მისი

კუთვნილი ობიექტი აკმაყოფილებს სახელმწიფოში მოქმედ ნორმატიულ მოთხოვნებს.

მომეტებული ზიფათის მქონე ობიექტები - საწვავით გასამართი სადგურები, ავტოტექნიკური მომსახურების პუნქტები დამატებით უნდა ექვემდებარებოდნენ ლიცენზირებას. ამ ობიექტების რაოდენობა უნდა იყოს კვლირებული, ვინაიდან მათი მუშაობა დაკავშირებულია ადვილად აალებადი, ფეთქებადი და მომწამლავი ნივთიერებების გამოყენებასთან,

შენახვასა და რეალიზაციასთან. აქედან გამომდინარე მათი რაოდენობა უნდა იყოს იმდენი, რამდენიც არის საჭირო მოძრაობის მონაწილეთა უსაფრთხო, კომფორტული და ეკოლოგიურად სუფთა პირობებში გადაადგილებისათვის. მათი ჩამონათვალი და საჭირო რაოდენობა განისაზღვრება ჩვენს ქვეყანაში მოქმედი საკანონმდებლო აქტებით და ნორმატიული დოკუმენტებით.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოში საერთაშორისო პრაქტიკისა და კანონმდებლობის მოთხოვნა ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურის მოქმედებული ხიფათის ობიექტების ლიცენზირების შესახებ სრულიად იგნორირებულია. უკეთეს შემთხვევაში ხდება მათი სერტიფიცირება ანუ ნორმატიულ მოთხოვნებთან მათი შესაბამისობის დამადასტურებელი დოკუმენტების გაცემა. მრავალ შემთხვევაში ეს მოთხოვნაც დარღვეულია და საწვავით გასამართი სადგურების უმეტესობა მათი განლაგებით (განსაკუთრებით ქალაქებში) და ტექნიკური აღჭურვილობით არ აკმაყოფილებს მოთხოვნებს. ავტოსაგზაო სადგურები განლაგებულია ძალზე დიდი სიხშირით, ერთმანეთის უშუალო სიახლოვეში, საცხოვრებელ შენობებსა და სხვა ნაგებობებთან ძალზედ ახლოს, ხშირად მათ უკავიათ ტროტუარებიც კი. რაც შეეხება რაოდენობას, იგი აჭარბებს ყოველგვარ საღ აზრს და განისაზღვრება მხოლოდ ერთი მხრივ, კერძო ინვესტორების სურვილით და ფინანსური შესაძლებლობებით, მეორე მხრივ ნებართვის გამცემი სახელმწიფო ჩინოვნიკების კორუპციულულობის ხარისხით.

რაც შეეხება უშუალოდ საგზაო ნაგებობებს, ისინი უმეტეს შემთხვევაში შეესაბამებიან თანამედროვე ნორმატიულ-ტექნიკური ბაზის ელემენტარულ მოთხოვნებს ტრასის გვერდისა და პროფილისადმი, დატვირთვებისა და გაბარიტებისადმი. რაც შეეხება მოთხოვნებს, რომელთაც აქვთ სარეკომენდაციო ხასიათი და რომლებიც განსაზღვრავენ ტრასის სივრცულ სიმდოვრეს სივრცეში, მხედველობის უზრუნველყოფას გასწვების მანევრისათვის საჭირო მანძილზე, გზის მონაკვეთის პარამონიზებას მისი წინამდებარე მონაკვეთის მიმართ, აგრეთვე არქიტექტურულ-მხატვრულ იერსახეს, უმრავლეს შემთხვევაში ისინი არ არის შესრულებული.

ამჟამად საქართველოში მოქმედებენ ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურის ტექნიკური პარამეტრების განმსაზღვრელი თანამედროვე ქართული, ყოფილი სსრკ-ს, რუსეთის, ბრიტანეთის, გერმანიის და ა.შ. მოწინავე ქვეყნის ნორმები, რომლებიც არ ეწინააღმდეგებიან ქართულს. მიუხედავად ამ უკანასკნელი პირობისა, ასეთი მდგომარეობა დაუშვებელია და ქვეყანაში უნდა მოქმედებდეს მხოლოდ ეროვნული ნორმატივები, რომლებიც დამუშავებული იქნება აღ-

გილობრივი პირობებისა და საერთაშორისო პრაქტიკაში მიღებული მოთხოვნების გათვალისწინებით.

2.2. საქართველოს საგზაო ქსელი

2.2.1. ზოგადი მონაცემები

საქართველოს საგზაო ქსელი ამჟამად შედგება საერთაშორისო, შიდასახელმწიფო და ადგილობრივი დანიშნულების გზებისაგან. თავის მხრივ, თავისი ტექნიკური პარამეტრებით ეს გზები დაყოფილია 8 კატეგორიად. პარამეტრებს შორის განმსაზღვრელია მოძრაობის პერსპექტიული საშუალოდღიური ინტენსიობა დაფვანილი საანგარიშო მსუბუქ ავტომობილზე. ტექნიკური პარამეტრები მოიცავენ აგრეთვე გზების საველი ზოლების სიგანესა და რაოდენობას, გვერდულებისა და გამყოფი ზოლების სიგანეს, ტრასის ელემენტების ზღვრულ მახასიათებლებს და ა.შ. [2].

საქართველოს საერთო სარგებლობის საგზაო ქსელის სიგრძე 2011 წლის მონაცემებით შეადგენს დაახლოებით 20400 კმ-ს. აქედან 1581 კმ საერთაშორისო დანიშნულებისაა, 3362 – შიდასახელმწიფოებრივი და 15480 კმ – ადგილობრივი. საერთაშორისო დანიშნულების გზების 96% ცემენტბეტონის ან ასფალტბეტონისაა ანუ მათ გაუმჯობესებული კაპიტალური ტიპის საგზაო ფენილი გააჩნიათ. შიდასახელმწიფოებრივ გზებზე ასეთი სამოსი აქვს დაახლოებით 70%-ს, ადგილობრივ გზებზე კი 30%-ს [3].

შიდასახელმწიფოებრივი გზების 25% გააჩნია ბიტუმიტ დამუშავებული საგზაო ფენილი, 5%-ს – ღორღის ან ხრეშისა. ადგილობრივი გზების 30% დაფარულია ბიტუმიტზე ფენილით, 35% თეთრი გზაა (ხრეში ან ღორღი), 5% – ყამიროვანი, მათ დატკეპნილი გრუნტის საფარი აქვთ. ქვემოთ მოყვანილია საქართველოს საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ჩამონათვალი. ფრჩხილებში ნაჩვენებია გზების სიგრძე. გზები დეპარტამენტის ბალანსზეა, დანარჩენი კი ქალაქების ბალანსზეა.

ს1. თბილისი – სენაკი – ლესელიძე 552 კმ (510) გზების

ს2. სენაკი – ფოთი – სარფი 121 (104).

ს3. მცხეთა – ყაზბეგი – ლარსი 139 (139)

ს4. თბილისი – წითელი ხიდი 57 (46) თბილისი 11 კმ.

ს5. თბილისი – ბაკურციხე – ლაგოდეხი – აზერ-ბაიჯანის საზღვარი 160 (140) 20 თბილისი

ს6. თბილისი – მარნეული – გუგუთი (სომხეთის საზღვარი) 106 (94) თბილისი 12 კმ

ს7. მარნეული – სადახლო (სომხეთის საზღვარი) 34 (34)

საინჟინრო-საპონსულტაციო სამუშაოების მონოგრაფიული შეფასება

ს8. ზაშური – ვალი (თურქეთის საზღვარი) 103 (103)

ს9. თბილისის შემოსავლელი გზა 49 კმ (49)

ს10. გორი – ცხინვალი – გუფთა – ჯავა – როკი 94 (80)

ს11. ახალციხე – ნინოწმინდა (სომხეთის საზღვარი) 110 (110)

ს12. სამტრედია – ლანჩხუთი – ურეკი 56 (56)

საერთო ჯამში მათი სიგრძე შეადგენს 1581 კმ-ს, აქედან 107 ქალაქების მუნიციპალიტეტების ბალანსზეა.

შიდასახელმწიფო მნიშვნელობის გზები მოიცავს 73 დასახელებას. მათი საერთო სიგრძეა 3392,3 კმ (3329,1) 63,2 კმ ქალაქების ბალანსზეა.

2.2.2. ხიდები, გვირაბები და სხვა ხელოვნური ნაგებობები

საქართველოს საავტომობილო გზებზე სულ 3600-მდე ხიდია, მათ შორის 600-მდე საერთაშორისოზე, 800-მდე – შიდასახელმწიფოებრივზე, 2200 – ადგილობრივზე. აქედან 2800-მდე რკინაბეტონისაა, 625 ლითონის, 115 ქვის, 60 ხის. წყალგადამშვები მილების სრული უმრავლესობა, 20000-ზე მეტი რკინაბეტონისაა, 1830 – ლითონისა, 625 ქვის,

80 – ხისა. ეს უკანასკნელი მხოლოდ ადგილობრივ გზებზე გვხვდება გამონაკლისის სახით.

ხიდების უმრავლესობა ჭრილი, კოჭური სისტემისაა, მალის სიგრძით 15-30მ. შედარებით იშვიათია უჭრი, კოჭური სისტემები. გარკვეული ნაწილი თაღოვანია, შედარებით მცირეა კილური და ვანტური სისტემისა. ხიდების გაბარიტი 7-11 მ-ს შეადგენს. თანამედროვე ხიდების ძირითადი ნაწილი შეესაბამება მოთხოვნას გაბარიტი მოიცავდეს სავალი ზოლებისა და გვერდულების სიგანეს. საერთაშორისო და შიდასახელმწიფო დანიშნულების გზებზე არსებული ხიდების უმრავლესობა ამტანუნარიანობით შეესაბამება მუხლუხოვანი HF-60-ის და საბორბლე დატვირთვის HK-80-ის მოთხოვნებს, დანარჩენები HK-30-ს. უნდა აღინიშნოს, რომ ხიდების არანაკლებ 40% საჭიროებს კაპიტალურ რემონტს ან მთლიანად განახლებას.

საქართველოს საგზაო ქსელში მთაგორიანი რელიეფის გამო საკმაოდაა გვირაბები. ყველაზე მეტი გვირაბია თბილისი – სენაკი – ლესელიძის მაგისტრალზე – 5 გვირაბი. სამი გვირაბია მცხეთა – ყაზბეგი – ლარსზე. საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელზე არსებული სატრანსპორტო გვირაბების რაოდენობაა 17. ისინი აგებულია XX ს-ის 40-80-იან წლებში. მათი ძირითადი პარამეტრები მოცემულია ქვემოთ მდებარე ცხრილში.

გვირაბები საქართველოს საავტომობილო გზებზე

#	გზის დასახელება	კმ	სიგრძე გრძ.მ.	გაბარიტი, მ	შენიშვნა
1	თბილისი – სენაკი – ლესელიძე	141,58	1750,00	9,7	რიკთი
2		151,48	150,85	9,7	
3		152,66	114,80	7,5	
4		539,30	1256,00	7,5	
5		540,10	863,20	8,7	
6	მცხეთა – ყაზბეგი – ლარსი	128,34	444,0	8,3	
7		136,41	344,5	7,9	
8		137,65	250,3	9,4	
9	გორი – ცხინვალი – ჯავა – როკი	100,0	3685,00	4,7	
10	ბზიფი – რიწა – ავადპარა	20,35	263,0	4,6	
11		20,96	119,3	9,7	
12	მაჭარა – სამხრეთი თავშესაფარი	38,86	420,0	9,7	
13		38,86	113,0	7	
14	ალპანა – ცაგერი	3,27	115,0	5,5	
15	ზუგდიდი – ჯვარი – მესტია – ლახადილი	74,3	50	5,5	დაიფარება წყლით ხუდონკისის აშენების შედეგად
16		75,0	45	8,5	
17		78,0	167	8,5	
18		89,0	260	8,5	
19	სენაკი – ფოთი – სარფი	89,3	657,3	8,5	
20	ნატახტარი – ზაშური	87,77	800/850	8,5	

ბიზნეს-ინფორმაცია. №2. 2012.

მთავორიან რელიეფში გაყვანილ გზებზე ხშირად გვხვდება გალერეები, რომელთა დანიშნულებაა დაიცვას მოძრავი შემადგენლობა და მგზავრები ფერდობებიდან ჩამონაშალი ქვისა და თოვლის ზევისაგან. საქართველოში არსებული თანამედროვე გალერეების უმრავლესობა რკინაბეტონისაა, ძირითადად ანაკრეფი კონსტრუქციებია, გასული საუკუნის 60-იან

წლებამდე აშენებული კი ქვისა და მონოლითური ბეტონის. უნდა აღინიშნოს, რომ გალერეები დიდ როლს თამაშობენ უსაფრთხო და შეუფერხებელი მოსვლის უზრუნველყოფაში განსაკუთრებით გვიანი შემოდგომისა და ადრე გაზაფხულის პერიოდში. ქვემოთ მოყვანილ ცხრილში მოცემულია მათი ადგილმდებარეობა და ძირითადი პარამეტრები.

გალერეები საქართველოს გზებზე

#	გზის დასახელება	კმ	სიგრძე. გრძ.მ.	გაბარიტი, მ	შენიშვნა
1	მცხეთა – ყაზბეგი – ლარსი	93,46	679,0	7,3	
2		101,61	280,0	9,4	
3		102,13	466,0	7,3	
4		102,78	257,0	7,1	
5		103,14	462,0	8	
6	გორი – ცხინვალი – ჯავა – როკი	103,96	174,0	7,1	
7		98,84	280,0	9,4	
8		99,26	300,0	9,4	
9	ბზიფი – რიწა – ჟაღპარა	15,95	120,5	8,5	
10		21,19	14,1	5,1	
11		25,27	187,0	8,6	
12	ქუთაისი – ალპანა – მამისონის უღ.	131,39	66,5	7,1	

გარდა ზემოთ დასახელებული ნაგებობებისა საქართველოს გზებზე მრავლადაა სხვა ტიპის რთული საინჟინრო ხელოვნური ნაგებობები დამახასიათებელი მთავორიან რელიეფისათვის. ასეთებია აივნები, რომლებიც ციცაბო კლდოვან ფერდობებზე საგზაო ვაკის საკმარის სიგანეს უზრუნველყოფენ დამატებითი კლდოვანი სამუშაოების ჩატარების გარეშე. მათ შორისაა ქუთაისი-ალპანას მონაკვეთზე რიონის ხეობაში მოწყობილი აივნები, აგებული რკინაბეტონის მონოლითურ საყრდენებზე დაწყობილი რკინაბეტონის კოჭებით. ანალოგიური კონსტრუქციის აივნებია ყაზბეგი-ლარსის მონაკვეთზე.

გვხვდება აგრეთვე ღვარცოფსაშვებები ე.წ. „სელედუკები“, რომლებიც ქვატალახის მასისაგან იცავენ საგზაო ვაკის მისი გზის ზემოდან გადატარებით. ასეთი სელედუკებია არაგვის ხეობაში ფასანაური-მღეთის მონაკვეთზე და მტკვრის ხეობაში ბორჯომის მახლობლად. ისინი უზრუნველყოფენ თავსხმა წვიმების შედეგად აღიშვებული მშრალი ხეების უზიფათოდ გადალახვას.

2.2.3. უღელტეხილები

საქართველოს საგზაო ქსელისათვის დამახასიათებელია უღელტეხილები, რომელთა არსებობა გამოწვეულია ქვეყნის ტერიტორიის დამანაწევრებელი ქედების გადალახვის აუცილებლობით. უნდა

აღვნიშნოთ, რომ კავკასიონზე მუდმივი თოვლის გავრცელების ნიშნული შეადგენს 3200-3320 მ-ს ზღვის დონიდან.

დელამიწის სხვადასხვა ნაწილში მდებარე მთიან ადგილებში ეს ნიშნული სხვადასხვაა. მაგ., ალპებში იგი შეადგენს 2000-3000 მ, კორდილიერებსა და ჰიმალაიზე კი 5000-6000 მ-ზეა. ამიტომაც საქართველოში უღელტეხილების ნიშნული არსად აჭარბებს 3000 მ-ის სიმაღლეს, ხოლო ალპებში მუდმივი თოვლის დაბალი საზღვრის გამო დიდია მნიშვნელოვანი სიგრძის გვირაბების რაოდენობა პორტალის ნიშნულით ნაკლები 1500 მ-ზე. პამირზე კი მოქმედებს მსოფლიოში უმაღლესი აკაბიტ-ალის უღელტეხილი 4655 მ სიმაღლეზე, რომელიც აერთებს ფერგანის ველსა და მთიანი ბადაშხანის ქალაქებს ოშსა და ხოროგს.

საქართველოს გზებზე მოქმედი უღელტეხილებიდან ყველაზე მაღალია ე.წ. „აბანო“ სიმაღლით 2926 მ. დაბალი კი „რიკოთი“ 999 მ (რიკოთის გვირაბის ალტერნატივა). ურთულეს პირობებში გაყვანილ გზებზე მდებარეობენ: როკი – 2995 მ, მამისონი – 2820, ხიდა – 2833, ქლუხორი – 2781 მ. აქედან როკი და ქლუხორი რამდენიმე ათეული წელია აღარ მოქმედებენ, მამისონმა და ხიდამ 2-3 წლის წინ შეწყვეტეს ფუნქციონირება. ქვემოთ მოყვანილ ცხრილში მოცემულია საქართველოს უღელტეხილები თავიანთი ძირითადი მახასიათებლებით.

საინჟინრო-საპონსულ ტაციო საფუძვლების პონომიკური ფუნქციონირება

უღელტეხილები საქართველოს გზებზე

#	დასახელება	სიმაღლე ზღვის დონიდან, მ	მოქმედების პერიოდი, თვე	გზის მონაკვეთი	შენიშვნა
1	ჯვარი	2379	V-XI	ნატახტარი-ლარსი	მოდრაობა დროებით შენიშვნა
2	აბანო	2926	V-X	ფშაველი-ომალა	
3	დათვის ჯვარი	2776	VI-X	ბარი სახო-შატილი	
4	როკი	2995	V-X	ჯავა-როკი (ჩრდ.ოსეთი)	აღარ მოქმედებს
5	მამისონი	2820	VI-X	ონი-ალაგირი (ჩრდ. ოსეთი)	
6	ქლუხორი	2781	VII-X	სოხუმი-ტებერდა (ჩრდ. ოსეთი)	აღარ მოქმედებს
7	ზაგარი	2642	VI-X	ლენტეხი-მესტია	
8	ხიდა	2833	VII-X	ხაიში-საკენი	მოდრაობა დროებით შენიშვნა
9	რიკოთი	999	I-XII	ხაშური-ზესტაფონი	
10	ზეკარი	2182	VI-X	ბაღდათი-აბასთუმანი	
11	ცხრაწეარო	2454	V-XI	ბაკურიანი-ახალქალაქი	
12	ბეშუმი	2035	V-X	ადიგენი-შუახევი	

2.2.4. სასაზღვრო გამშვები პუნქტები

საქართველოს რესპუბლიკაში დამოუკიდებლობის აღდგენამდე 1991 წლამდე მოქმედებდა მხოლოდ 2 სასაზღვრო-გამშვები პუნქტი: სარფი, რომელიც მოსახლეობის გადაადგილებისთვის პრაქტიკულად ჩაკეტილი იყო და აწყურ. ამ უკანასკნელის არსებობა გამოწვეული იყო იმით, რომ ახალციხის რაიონში მისი ტერიტორიის გარეთ მცხოვრებთათვის აუცილებელი იყო საშვებით შესვლა, რომელსაც იძლეოდნენ სსრკ სახელმწიფო უშიშროების კომიტეტის ადგილობრივი განყოფილებები.

სსრკ-ს დაშლის შემდეგ მდგომარეობა შეიცვალა. სომხეთთან, რუსეთთან და აზერბაიჯანთან არსებულმა ადმინისტრაციულმა საზღვრებმა მიიღეს სახელმწიფო შორის საზღვრის სტატუსი. შესაბამისად მოეწყო სახმელეთო კომუნიკაციებით მათი

კვეთის ადგილები როგორც სასაზღვრო გამშვები პუნქტები, სადაც ხდება მგზავრებისა და ტვირთების შემოწმება.

ამჟამად საქართველოს სახელმწიფო საზღვრის პერიმეტრზე არსებობს 8 სასაზღვრო გამშვები პუნქტი, რომელთაგან ფსოუ და როკი დროებით საქართველოს იურისდიქციის მიღმა და არ კონტროლდება ჩვენს მიერ. ლარსის პუნქტი – დროებით ჩაკეტილია რუსეთის ინიციატივით, ხოლო დანარჩენ პუნქტებზე თურქეთის, აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით ხდება უვიზო გადაადგილება. საჭიროა მხოლოდ პიროვნების დამადასტურებელი საბუთისა და საბაჟო დოკუმენტების წარდგენა თუ ტვირთის სასაქონლო სახე და რაოდენობა აქვს.

ქვემოთ მოყვანილ ცხრილში მოცემულია საქართველოს სასაზღვრო პუნქტების ჩამონათვალი და მათი მოკლე დახასიათება.

სასაზღვრო გამშვები პუნქტები საქართველოში

#	პუნქტის დასახელება	რომელ ქვეყანასთან	გზის ან მონაკვეთის დასახელება	შენიშვნა
1	ლარსი	რუსეთი	თბილისი-ვლადიკავკაზი	დროებით ჩაკეტილია
2	წითელი ხიდი	აზერბაიჯანი	თბილისი-ბაქო	
3	გუგუთი	სომხეთი	თბილისი-ერევანი	
4	ვალე	თურქეთი	ახალციხე-არტანუჯი	
5	სარფი	თურქეთი	ბათუმი-ტრაპიზონი	
6	კარწახი	თურქეთი	ახალქალაქი-ყარსი	შენიშვნა
7	როკი	რუსეთი	ჯავა-ალაგირი	დროებით არ კონტროლდება
8	ფსოუ	რუსეთი	სოხუმი-სოჭი	დროებით არ კონტროლდება

ყველა სასაზღვრო გამშვები პუნქტი სათანადოდ და კეთილმოწყობილი და შექმნილია პირობები, რის შედეგად ობიექტური ფაქტორები არ აფერხებენ სატრანსპორტო ნაკადებს.

3. საქართველოს ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარების პერსპექტივები

3.1. არსებული მდგომარეობა

საქართველოს საგზაო ქსელი ყოფილ სსრკ-ს რესპუბლიკებს შორის საუკეთესო რაოდენობრივი და თვისობრივი მაჩვენებლებით გამოირჩეოდა. მისი ყველა რაიონული ცენტრი მაგისტრალებს მაგარსაფარიანი გზებით უერთდებოდა და ქსელის განვითარება შეადგენდა 280 კმ-ს ტერიტორიის 1000 კვ.კმ-ზე. უკეთესი მაჩვენებელი მხოლოდ ესტონეთს ჰქონდა – 330 კმ, ხოლო ჩვენს მომდევნო რესპუბლიკას უკრაინას – 180 კმ. ამჟამად საქართველოს საგზაო ქსელის განვითარება 1000 კვ.კმ-ზე შეადგენს 291,43 კმ-ს (დროებით ოკუპირებული ტერიტორიების ჩათვლით) და ახლოსაა ევროპის საშუალო განვითარების ქვეყნების მაჩვენებელთან (მაგ., უნგრეთი – 320 კმ, პორტუგალია – 370 კმ).

საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელი განვითარდა შავი ზღვისპირა სუბტროპიკული ზოლიდან კავკასიონის მთიანეთის ქედის ჭიუხებამდე მარადიული თოვლის საზღვრებთან სიახლოვეში. იგი მოიცავს ფართო გაშლილ ველებზე განლაგებულ მონაკვეთებს კმ-ზე 1-2 მოსახვევით გეგმაში ($R \geq 400-500$ მ, $\alpha \leq 15-20^\circ$) გრძივი ქანობები $\leq \pm 2\%$ მხედველობის მანძილის უზრუნველყოფით გასწვრივების პირობიდან.

ასეთებია ალაზნის ველზე მდინარის მარცხენა ნაპირზე განლაგებული მონაკვეთები, არაგვის ხეობაში ნატანტარიდან ბულაჩაურამდე, მტკვრის ველზე მდინარის ორივე მხარეს თბილისიდან ქეიშეთამდე. კოლხეთის დაბლობზე ყვირილას, რიონის, ტეხურისა და ენგურის გასწვრივ მდებარე გზის მონაკვეთები, აგრეთვე თერჯოლა-ქუთაისი, ქუთაისი – სამტრედია – სენაკი, სენაკი – ფოთი და ა.შ.

მეორე ტიპის მაჩვენებელი მონაკვეთებია მდინარის ხეობებში არსებული მონაკვეთები, რომელთა გეგმა და გრძივი პროფილი ხეობის მოხაზულობას იმეორებენ. მათ გეგმაზე მოსახვევების რაოდენობა შეადგენს 4-6 კმ-ზე ($R < 400$ მ, $\alpha > 20^\circ$), გრძივი ქანობი $\leq \pm 2\%$. ასეთებია ჟინვალის – ფასანაური – მღვთა არაგვის ხეობაში, ქეიშეთი – ბორჯომი – ახალციხე მტკვრის ხეობაში, ჯვარი – ხაიში ენგურის ხეობაში და ა.შ. ამ მონაკვეთებზე მხედველობის მანძილი უმეტეს შემთხვევაში არასაკმაოა გასწვრივების მანევრის უზიფათოდ შესასრულებლად.

მონაკვეთების მესამე მაჩვენებელი ტიპია ე.წ.

საუღელტეხილო, რომლებიც გვხვდება მდინარეთა ვიწრო ხეობებში, საიდანაც იწყება უღელტეხილი-საქენ სვლა ფერდობებზე ტრასის განვითარებით. ასეთ მონაკვეთებს ახასიათებთ გრძელი ციცაბო დაღმართები $i = 5-7\%$, მრავალრიცხოვანი მცირე რეადიუსიანი მოსახვევები ($R \leq 200$ მ, $\alpha \leq 40^\circ$) და სერპანტინები 8-12 კმ-ზე. ხშირია მონაკვეთები მხედველობის მანძილით 10-15 მ, მომდევნო მონაკვეთის ტრასა არ წარმოადგენს წინა მონაკვეთის ლოგიკურ გაგრძელებას. ასეთი მონაკვეთებია მღვითი – გუდაური, ჯვრის უღელტეხილი – კობი, ჯავა – როკი, ზარზმა – გოდერძის უღელტეხილი, გომბორის უღელტეხილზე მისასვლელი მონაკვეთები აღმოსავლეთ და დასავლეთი მხრიდან სოფლებს გომბორსა და თეთრი წყაროს შორის და ა.შ.

მეოთხე ტიპის მონაკვეთები ხასიათდებიან მრავალრიცხოვანი აღმართ-დაღმართებით, დიდი გრძივი ქანობებით $i \pm 5-7\%$, მცირე რეადიუსიანი ვერტიკალური მრუდებით, პორიზონტალური და ვერტიკალური მრუდების უსისტემო განლაგებით, როდესაც შემდგომი მონაკვეთი წინასთან არაა ლოგიკურად დაკავშირებული. ვერტიკალურ მრუდთა რადიუსები მერყეობს 500-2500 მ ფარგლებში, პორიზონტალური კი ხასიათდება $R < 300-400$ მ, $\alpha > 50-70^\circ$.

ასეთებია გუდაური – ჯვრის უღელტეხილი, შაორი – ამბროლაური, ნუკრიანი – ბოდბე – სიღნაღი, კოში – საჩხერე, ქუთაისი – ტყეშელაშენი, საჯავახო – ოზურგეთი და ა.შ.

პირველი ტიპის მონაკვეთებზე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა (სსშ) რიცხვი გამოწვეული საგზაო პირობებით მინიმალურია. სსშ-ს ძირითადი ძირითადი მიზეზებია გადაჭარბებული სიჩქარე, შემხვედრი მოძრაობის ფარებით დაბრმავება, გასწვრივების მანევრების უყურადღებოდ შესრულება და ა.შ. საწვავის ხარჯი მინიმალურია მცირე საგზაო წინააღმდეგობათა გამო.

მეორე ტიპის მონაკვეთებზე საგზაო პირობები მძღოლების უდისციპლინოზასთან ერთად სსშ-ს გამოწვევები ძირითადი ფაქტორებია. საწვავის ხარჯი პირველ ტიპთან შედარებით 15-20%-ით მაღალაა.

მესამე ტიპის მონაკვეთებზე სსშ-ს რაოდენობა მცირეა, მაგრამ გამოირჩევა სიმძიმით. აქაც თანაბრად მოქმედებენ საგზაო პირობები და მძღოლის უდისციპლინობა. მაღალია საწვავის ხარჯი, ვინაიდან მძღოლებს უხდებათ გრძელი ციცაბო დაღმართების გადალახვა, დაღმართის მხარეს კი ძრავით დამუხრუჭების რეჟიმით გადაადგილება.

მეოთხე ტიპის მონაკვეთებზე მოძრაობის მცირე ინტენსივობის პირობებში საწვავის ხარჯი მცირეა, ვინაიდან ასეთ შემთხვევებში შესაძლებელია შედარებით მცირე სიგრძის აღმართების ინერციული გადალახვა, დაღმართებში კი ფრთხილი მუხრუ-

ჭების ინტენსიური გამოყენება. დიდი სსშ-ს რიცხვი გამოწვეული საგზაო პირობებითა და მძღოლების უდისციპლინობით. ძირითადი სახეობებია შუბლა შეჯახება, დაჯახება, გადაბრუნება. მაღალი სსშ-ს სიმძიმეც. თუ მოძრაობის ინტენსიობა დიდი და აღმართების დინამიური გადაღახვა შეუძლებელი ხდება ჯგუფში მოძრაობისა და შემხვედრი ნაკადების გამო საწვავის ხარჯი მნიშვნელოვნად იზრდება, მცირდება გადაადგილების სიჩქარე.

პირველი და მეორე ტიპის მონაკვეთებისათვის მაღალი სატრანსპორტო-საექსპლუატაციო თვისებების უზრუნველყოფა შესაძლებელია გზის არსებული გეომეტრიული პარამეტრების შენარჩუნებით, მაგრამ მოძრაობის ორგანიზაციის საშუალებებისა და საგზაო ზედამხედველობის მეთოდების ფართო გამოყენებით.

მესამე და მეოთხე ტიპის მონაკვეთებზე კი აუცილებელი ხდება ტრასის გაუმჯობესება გრძივი ქანობების შემცირებითა და მოხვევის რადიუსების გაზრდით, არასაკმარის მხედველობის მქონე მონაკვეთების ლიკვიდაციით, გზის გვემისა და გრძივი პროფილის ოპტიმალური შეხამებების უზრუნველყოფით, მაღალხარისხიანი თანამედროვე საორიენტაციო საშუალებების გამოყენებით.

ყველა ტიპის მონაკვეთებისათვის დამახასიათებელია საერთო ნაკლოვანებები. საკალი ნაწილის არასაკმარის სისწორე და ხორკლიანობა საკალი ზოლების დეფორმირებული წიბოებით, წიბოსა და გვერდულების დონეთა შორის სხვაობა; ორმოები და უსწორობანი გვერდულებზე; საკალი ზოლისა და გვერდულების ცვალებადი სიგანე; მკრთალი მონიშვნა; მწყობრიდან გამოსული საორიენტაციო ბოლქვები და უსაფრთხოების ბარიერები.

ბოლო წლებში საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებული იქნა ენერგიული ღონისძიებები საგზაო ქსელის გასაუმჯობესებლად. გამოყოფილია ასეული მილიონობით ლარი, დიდი ყურადღება ექცევა სამუშაოების უმოკლეს ვადაში შესრულებას. მიუხედავად ამისა, ამ დადებით პროცესს ახლავს რიგი ნეგატიური მხარეები, რომლებიც გარკვეულ ასპექტებში გაწეული ძალისხმევის ეფექტურობას ამცირებენ. ასეთებია: სპეციალისტთა მოსახრების გაუთვალისწინებლობა საგზაო სამოსების ტიპის შერჩევისას, რაც გამოიხატება ყველგან ცემენტბეტონის საფარის დაგებით [4]. ადმინისტრაციული ზეწოლა ტრასირებისას გზის მიმართულების შერჩევაში, დაპროექტებისა და მშენებლობის ზედმეტად მოკლე ვადებში შესრულების მოთხოვნა, რაც ზოგჯერ ნამუშევრის ხარისხზეც აისახება. უარყოფითად მოქმედებს აგრეთვე ადგილობრივი მაღალკვალიფიციური სპეციალისტების და ორგანიზაციების პრაქტიკულად სრული იგნორირება

და მათი ჩანაცვლება გაცილებით ძვირადღირებული და როგორც წესი, შედარებით არცთუ მაღალი კვალიფიკაციის უცხოელებით [5]. უარყოფითი შედეგის მქაფიო მაგალითებია ე.წ. „ავტობანის“ იგოეთი-სვენეთის მონაკვეთი, რომელიც იმდენად უხარისხოდაა ტრასირებული, რომ საჭირო ხდება სიჩქარეების შემზღუდავი, აგრეთვე სხვა ამკრძალავი და გამაფრთხილებელი ნიშნების დაყენება, რაც წარმოუდგენელია ავტომაგისტრალისათვის. უარყოფითი მაგალითად უნდა მივიჩნიოთ აგრეთვე კომბორის საუელტეხილო გზის ერთ მონაკვეთთან დაკავშირებული შემთხვევა, რის შედეგადაც დაიხარჯა 27 მილიონ ლარზე მეტი, ხოლო გზა სრულიად გამოვიდა მწყობრიდან პირველივე წვიმების შემდეგ გააქტიურებული მეწყერების გამო. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ ხარვეზი სწრაფადვე გამოსწორდა.

აუცილებლად უნდა გავითვალისწინოთ, რომ შეიძლება ძველი და დაბალი კატეგორიის ნორმატივებით აშენებული გზის რეკონსტრუქცია თანამედროვე ტიპის მაღალხარისხიანი საფარით ტრასის პარამეტრების გაუმჯობესების გარეშე. რასაც ადგილი ჰქონდა ახალციხე-ვარძის მონაკვეთზე.

მიუხედავად აღნიშნული ნაკლოვანებებისა საერთო ჯამში ეროვნული ეკონომიკისათვის მეტად მნიშვნელოვან საქმეს აქვს საფუძველი ჩაყრილი. მიმდინარეობს საქართველოს ავტოსგზაო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზება და მისი მსოფლიო სატრანსპორტო კომუნიკაციების ქსელში ჩართვა. ამ კუთხის შემობრუნება პრაქტიკულად შეუძლებელია. 2005 წლიდან საგზაო ქსელის რეაბილიტაციასა და მოდერნიზაციაზე ყოველწლიურად იხარჯება ასეულობით მილიონი ლარი, რის შედეგად გაუმჯობესდა შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელის მნიშვნელოვანი ნაწილი და ეს პროცესი გრძელდება. მწყობრშია ავტომაგისტრალის თბილისი – გორის მონაკვეთი 4 საკალი ზოლით, მოწყობა-გაფორმების თანამედროვე ელემენტებით. მიმდინარეობს დაპროექტება ხსენებული მაგისტრალის გასაგრძელებლად რუისი-რიკოთისა და ზესტაფონი-ქუთაისი-სამტრედიის მიმართულებით. უმჯობესდება ჯვარი-ხაიში-მესტია, სარფი-ბათუმი-ქობულეთი და სხვა მრავალი მონაკვეთი, აგრეთვე ქალაქებისა და სხვა დასახლებული პუნქტების გზებისა და ქუჩების ქსელი.

3.2. ავტოსგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარების პერსპექტივები

უპირველეს ყოვლისა უნდა აღინიშნოს, რომ მიზანშეწონილია ქვეყნის გამჭოლი, ოთხზოლიანი ავტომაგისტრალის დამთავრდება წითელი ხიდი-თბილისის და სამტრედია-სენაკი-ფოთის მონაკვეთებით. აუცილებელია სარფი-ბათუმი-ფოთი-ანაკ-

ლიას მონაკვეთის რეკონსტრუქცია ასევე 4 ზოლიან მაგისტრალად გადასაქცევად, რომელიც მომავალი შავიზღვისპირეთის წრიული საერთაშორისო ავტომაგისტრალის ნაწილი გახდება. აფხაზეთში ჩვენი იურიდიქციის აღდგენის შემდეგ ანალოგიური მაგისტრალი უნდა გაგრძელდეს ანაკლია-ოჩამჩირე-სოხ-უმი-გაგრა-ფსოუს მონაკვეთზე, რომელიც შეუერთდება ქართველი ინჟინრების მიერ დაპროექტებულ ადღური-სოჭი-ნოვოროსიისკის მონაკვეთს.

მიზანშეწონილია უახლოეს ხანში ვაზიანი-ბაკურციხის მონაკვეთის, ასევე ნატახტარი-ვინეა-ლის ოთხზოლიან მაგისტრალად რეკონსტრუქცია თიანეთისა და ჩარგლის გზაგასაყარამდე.

უნდა გადაწყდეს უმნიშვნელოვანესი პრინციპული საკითხი, სად გაიაროს ხაშურსა და ზესტაფონს შორის ავტომაგისტრალმა. ჩვენის ღრმა რწმენით, ძირულას ხეობაში 4 სავალი ზოლის გატარება თუნდაც შემხვედრ მიმართულებათა ცალკე ტრასირებით ეკოლოგიური თვალსაზრისით დაუშვებელია. გაცილებით მიზანშეწონილია არსებული რიკითი-ზესტაფონის მონაკვეთის რეკონსტრუქცია სამზოლიანი მოძრაობისათვის: ორი ცალმხრივი ზოლი ავტომაგისტრალისთვის და მესამე, 0,5 მ სიგანის ნიუჯერის ტიპის ცალფა ბარიერით გაყოფილი ზოლი ადგილობრივი ნაკადებისათვის 2X3,75+3,0 მ სიგანის სავალი ნაწილითა და შესაბამისი გვერდულებით 2,0 და 1 მ. ეს ჯაშში მოგვეცემს 14 მ სიგანის მიწის ვაკის. ქუთაისი-თბილისის მიმართულებაზე მიზანშეწონილია მოეწყოს ანალოგიური განივი პროფილის მქონე ავტომაგისტრალის მონაკვეთი ჩხერიმელას ხეობაში, რომელიც გამოიყენებს არსებული საავტომობილო გზის მიწის ვაკის და აგრეთვე აღმოსავლეთ-დასავლეთ საქართველოს შემაერთებული ახალი 12 კმ სიგრძის გვირაბის აშენების შემდეგ უფუნქციოდ დარჩენილ წიფის გვირაბსა და სარკინიგზო მიწის ვაკის შეუერთდება ავტომაგისტრალს ზესტაფონსა და თერჯოლას შორის გაშლილ ველზე. ეს საშუალებას მოგვცემს ურთულესი რელიეფისა და გეოლოგიის პირობებში მინიმალური დანახარჯებით უზრუნველყოთ მგზავრებისა და ტვირთების უსაფრთხო, ეკონომიური გადაადგილება, დავიცვათ გარემო ბუნება და რიკითის ახალი გვირაბის ასაშენებლად აღარ დავხარჯოთ ათეული მილიონობით ლარი. ჩხერიმელას ხეობის გამოყენება გამოაცოცხლებს ხეობაში არსებულ დასახლებულ პუნქტებს, შექმნის მრავალ ახალ სამუშაო ადგილს, უზრუნველყოფს რკინიგზის საღვურების გაუქმების შედეგად უტრანსპორტოდ დარჩენილი მოსახლეობის უფრო კომფორტულ, ეკონომიურ და უსაფრთხო გადაადგილებას.

საქართველოს ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარების გადაუდებელი ამოცანაა ორი გვი-

რაბის უახლოეს ხანში აშენება, რომლებიც უზრუნველყოფენ კავკასიონის მთავარი ქედის მიღმა არსებულ ქართულ კუთხეებს, ხევსა და პირიქითა ხევსურეთს საქართველოს სხვა ნაწილებთან წლის განმავლობაში უწყვეტ და უსწრაფესი კავშირით. პირველი ასეთი ობიექტია ძლეუთა – კობის შემაერთებული გვირაბი, რომლის ეკონომიკური დასაბუთება და ტექნიკური პროექტი 2 ათეულ წელზე მეტი ხნის წინაა ქართველი სპეციალისტების მიერ შემუშავებული და მცირე ცვლილებებით მისი გამოყენება სრულიად შესაძლებელია. მეორე ობიექტი კი ბარისახო-შატილის შემაერთებული გვირაბია. მისი პორტალების ადგილმდებარეობის დაზუსტება და გვირაბის დეტალური დაპროექტება საკმაო მოცულობის ტექნიკური და ეკონომიკური საკითხების გადაწყვეტას მოითხოვს, მაგრამ მთავრობის სათანადო გადაწყვეტილების შემთხვევაში ეს სრულიად შესაძლებელია უმოკლეს ხანში შესრულდეს ქართველ სპეციალისტთა ძალებით. ასეთივე მოსაზრებით მიზანშეწონილია უახლოეს ხანში გადაწყდეს საკითხი მდ. სტორის ხეობის გავლით მთათუშეთის დანარჩენ საქართველოსთან შემაერთებელი გვირაბის აშენების შესახებ, რომელიც დაახლოებით 1500-1800 მ განლაგებული პორტალებით თავიდან აგვიცილებს აბანოს 3000 მ სიმაღლეზე მდებარე უღელტეხილით სარგებლობას.

საქართველოს ტურისტული პოტენციალის შემდგომი განვითარებისათვის უმნიშვნელოვანესია კურორტ ბახმაროსა და ოზურგეთის შემაერთებული საავტომობილო გზის რეკონსტრუქცია, რომლის პროექტი 20-მდე წლის წინ მეტად მაღალკვალიფიციურადაა შესრულებული ქართველი მეგზვე ინჟინრების მიერ. ამ შემთხვევაში მიზანშეწონილი იქნება მდ. გუბაშოულის ხეობაში გამავალი საავტომობილო გზის პარალელურად მდინარეების ბახვისწყალის ან ნატანების ხეობაში პარალელური ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის გაყვანა, რომელიც ამ ადგილებისთვის ჩვეული უხვთოვლიანი ხანგრძლივი ზამთრის პირობებში უზრუნველყოფს ბახმაროსა და მისი მიმდებარე ტერიტორიების რეკრეაციული შესაძლებლობების რამდენჯერმე გაზრდას აქედან გამავალი დიდი დადებითი შედეგებით ეროვნული ეკონომიკისათვის.

უნდა აღვნიშნოთ, რომ საქართველოს საგზაო ქსელის სრულყოფისათვის გადაუდებელი ამოცანაა ცენტრალური ავტომაგისტრალის ალტერნატიული მონაკვეთის მცხეთა-კავთისხევი-ქარელი-ხაშურის შექმნა და მისი მიერთება განივი კავშირებით ჯავახეთთან თრიალეთის ქედის ჩრდილოეთ ფერდობებზე არსებული ტანას, ძამას და თეძამის ხეობებში გამავალი გზების რეკონსტრუქციით. ხსენებული ამოცანის შესრულება უმოკლესი გზით დააკავ-

შირებს ჯავახეთის შიდა ქართლთან, ააღორძინებს თრიალეთის ქედის ფერდობებზე არსებულ პრაქტიკულად მიტოვებულ სოფლებს, სრულად გამოიყენებს მათ უმდიდრეს ტურისტულ და რეკრეაციულ პოტენციალს და რაც არანაკლებ მნიშვნელოვანია, საომარი მოქმედებების ან სხვა საგანგებო სიტუაციების პირობებში უზრუნველყოფს მგზავრებისა და ტვირთების ალტერნატიული მარშრუტებით გადაადგილებას. ამის აუცილებლობა ნათლად გაიძლიერდა 2008 წლის აგვისტოს ომის შემდეგ, როდესაც აჭარაში მყოფი დამსვენებლები მოწყვეტილი ადგილებიდან თბილისისაკენ.

ალტერნატიული მარშრუტების მიზანშეწონილობასთან ერთად ეკოლოგიური მოთხოვნების დაცვა განაპირობებს კიდევ ერთი ავტომაგისტრალის შექმნას, რომელიც ძირითადად ტვირთნაკადებს მოემსახურება და უმოკლესი, პირდაპირი მიმართულებით შეაერთებს ბაქოს ფოთსა და ბათუმთან. ბაქო და ფოთის შემაერთებული პირდაპირი საჰაერო ხაზი საქართველოს ტერიტორიაზე გადის მდ. იორის გასწვრივ, შემდგომ მარნეულსა და ბოლნისის შორის გადის ჯავახეთში და წალკა-ტაბაწყურის გავლით, უერთდება ხერთვისს, შემდგომ კი ახალციხე-ადიგენის გავლით გვირგვინით კვეთს აჭარა-გურიის ქედს და უერთდება ფოთს.

ამ მიმართულებას სიმოკლესთან ერთად სხვა მრავალი დადებითი მომენტიც ახლავს. წითელი ხიდი – თბილისი – ხაშური – ზესტაფონი – ქუთაისი – სამტრედიას მიმართულება ძირითადად გამოყენებული იქნება სამგზავრო და ტურისტული მიზნებისათვის, დიდი ხნით გადაიდება მისი 6 ზოლიანად გარდაქმნის აუცილებლობა შესაბამისი დადებითი ეკოლოგიური შედეგებით. ხსენებული მაგისტრალი უმოკლესი კავშირით შეუერთდება ზეკარისა და ცხრაწყაროს უღელტეხილებზე გამავალ საავტომობილო გზებს, რაც აბასთუმნისა და ბაკურიანის საკურორტო პოტენციალს მნიშვნელოვნად აამაღლებს და ამავე დროს აუცილებელს გახდის ბაღდათი – საირმე – აბასთუმნისა და ბორჯომ – ბაკურიანი – ცხრაწყაროს მონაკვეთების საპარკო გზების პარამეტრებით რეკონსტრუქციას, რათა შენარჩუნებული იქნას ამ ტერიტორიების უნიკალური ბუნება, იმავდროულად განავითარებს სერვისულ ობიექტებზე (გზისპირა სასტუმროები, საწვავით გასამართი პუნქტები და ა.შ.) მოთხოვნილებას, შექმნის ახალ სამუშაო ადგილებს.

ზემოთქმულიდან შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ საქართველოს საგზაო ქსელის წინაშე დგას რამდენიმე ძირითადი ამოცანა: უახლოეს ხანში ავტომოგისტრალების მონაკვეთების ამეწება აღმოსავლეთ დასავლეთის მიმართულებით; ხევის, პირიქითი ხევისურეთისა და მთათუშეთის დანარჩენ საქართველოსთან დამაკავშირებელი გვირაბების ამეწება

გზების შესაბამისი რეკონსტრუქციით; ავტომაგისტრალებისათვის ჩრდილოეთ-სამხრეთ მიმართულებით განივი კავშირების უზრუნველყოფა; საგზაო ქსელის მოდერნიზაცია, უპირველეს ყოვლისა, იმერეთის, სამეგრელოს, რაჭის, აჭარის და გურიის მაღალმთიან რაიონებში.

დარწმუნებული ვართ, რომ ყველა ეს ამოცანა შესრულდება უსაფრთხოების, ეკონომიურობის, ეკოლოგიურობისა და კომფორტის საერთაშორისო მოთხოვნების სრული დაცვით, უპირატესად ქართველი ინჟინრების ხელით და შიდა ეკონომიკური რესურსების გამოყენებით: ფასიანი გზები და ცალკეული მონაკვეთები, ზოგიერთ ხიდზე და გვირაბზე ფასიანი გავლა, შიდა სესხები, ობლიგაციები და ა.შ. ეს ყოველივე ხელს შეუწყობს საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების მოთხოვნების შესრულებას, მნიშვნელოვნად შეამცირებს საგარეო ვალის ზრდის ტემპს, უზრუნველყოფს ეკონომიკის უფრო მდგრად განვითარებას, რაც კიდევ ერთი წინგადადგმული ნაბიჯი იქნება ერთიანი ეროვნული ძლიერი და განუყოფელი საქართველოს ჩამოყალიბების მიზნით.

Road infrastructure of Georgia

Konstantine Mchedlishvili

Summary

Road infrastructure of Georgia and its international importance is considered in the article. Determination of its elements is given. Quantitative and qualitative assessment of motor ways, artificial structures and service objects is represented. Typical road sections characteristic for Georgia are given, as well as their geometrical parameters and basic transportation and operational characteristics by taking traffic safety and economic efficiency into account.

Prospects of road infrastructure development and problems to be solved in the near future are considered.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ლ. სანიკიძე, „მესამე დასის საქართველო“. თბილისი, „მერანი“, 1989 წ.
2. კ. მჭედლიშვილი, ა. ბურდულაძე და სხვ. „საავტომობილო გზები“, თბილისი, 2009 წ.
3. <http://www.georoad.ge>
4. კ. მჭედლიშვილი, ა. ბურდულაძე. ეკონომიური თუ არა ცემენტბეტონის საფარით საავტომობილო გზების გაყვანა. „საქართველოს რესპუბლიკა“, №46, 12.03.2011წ.
5. კ. მჭედლიშვილი, საქართველოს გზები. „24 საათი“, 15.05.2009წ.