

**რიკოთის საუღელტეხილო გზის(ხევი-  
უბისა მონაკვეთი) სამოდენრიზაციო  
ბუნებათსარგებლობა და ლანდშაფტების წრფივ-  
ხაზობრივი ტრანსფორმაცია**

**თორნიკე ქურასბედიანი**

[Tornike.kurasbediani@7447ens.tsu.edu.ge](mailto:Tornike.kurasbediani@7447ens.tsu.edu.ge)

გეოგრაფიის დეპარტამენტი, ზუსტ და  
საბუნებისმეტყველო მეცნიერებათა ფაკულტეტი  
ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის  
სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
ი.ჭავჭავაძის გამზირი 3, თბილისი,  
0179,საქართველო

ანოტაცია

საქართველო ოდითგან, წარმოადგენს სატრანსპორტო დერეფანს ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის. სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო, საქართველოს ტერიტორია უძველესი დროიდან გამოიყენებოდა სავაჭრო-სამომოსვლო გზებისთვის. აქ გადიოდა ინდო-ჩინეთიდან შავი ზღვისკენ მიმავალი საერთაშორისო მნიშვნელობის სახმელეთო-საზღვაო - ე.წ. „აბრეშუმის დიდი გზა“ (ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზა), რომელიც ჩინეთს ხმელთაშუა და შავი ზღვის აუზის ქვეყნებთან აკავშირებდა. ამ გზით ვაჭრობას დასაბამი მიეცა ჯერ კიდევ, ძვ. წ. მე-2 საუკუნეში დაა აბრეშუმის გზამ მნიშვნელობა დაკარგა XVII საუკუნის მიწურულს, როდესაც საბოლოოდ იქნა ათვისებული საოკეანო გზა. ამჟამად, კი აბრეშუმის გზას კვლავ მიეცა დიდი ეკონომიკური და პოლიტიკური მნიშვნელობა ევროპა-აზიის ქვეყნებისთვის, განსაკუთრებით საქართველოსთვის.

რიკოთის მაგისტრალური გზის ახალი 27 კმ-იანი, 4 ზოლიანი მონაკვეთი იწყება ხარაგაულის მუნიციპალიტეტის სოფელ ხევთან და მთავრდება ზესტაფონის მუნიციპალიტეტის დაბა შორაპანთან.

ხევი-შორაპნის მონაკვეთი მოიცავს 65 ხიდსა და 38 გვირაბს.

რიკოთის მაგისტრალური გზის მშენებლობის პროექტი, რომელიც მიმდინარეობს რთულ რელიეფზე მასშტაბური საინჟინრო გადაწყვეტებით, უპრეცედენტოა საქართველოში მიმდინარე ინფრასტრუქტურულ პროექტებთან მიმართებაში. რიკოთის პროექტის ფარგლებში, ჯამში, შენდება 51 გვირაბი და 97 ხიდი. ამ დროისათვის, უკვე გაჭრილია 48 გვირაბი და აშენებულია 83 ხიდი. სამშენებლო სამუშაოები პარალელურად მიმდინარეობს ყველა დარჩენილ ხიდსა და გვირაბზე.

რიკოთის საუღელტეხილო მონაკვეთის მშენებლობა 4 სექციად არის დაყოფილი: ჩუმათელეთი-ხევის, ხევი-უბისას, უბისა-შორაპნის და შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთებად. მ. შ. ხევი-უბისას სექცია ერთ-ერთი ყველაზე რთული და გამომწვევი მონაკვეთია.

აღმოსავლეთ-დასავლეთის საერთაშორისო მაგისტრალური გზის (E60) განვითარება ხელს უწყობს საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობის გაძლიერებას. გაიზრდება ჩქაროსნული გზის გამტარუნარიანობა და სატრანზიტო ტვირთბრუნვა, გაუმჯობესდება ავტოტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ხარისხი და შემცირდება მგზავრობის დრო. აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალური გზის 60% (261 კმ) ავტოტრანსპორტისთვის უკვე გახსნილია.

სამშენებლო სამუშაოები გრძელდება მაგისტრალური  
გზის 81 კმ-ზე, დღეის მდგომარეობით 261 კმ მაგის-  
ტრალი არის გახსნილი.