



საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო
საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

N 2-12/1352
04/02/2020

1352-2-12-2-202002040937



საქართველოს გარემოს დაცვისა და
სოფლის მეურნეობის მინისტრის მოადგილეს
ქალბატონ ნინო თანდილაშვილს

ქალბატონო ნინო,

საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა განიხილა საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მიმდინარე წლის 28 იანვრის N 1047/01 წერილი, რომელიც ეხება ბაღდათი-აბასთუმნის შემოვლითი გზის მშენებლობის პროექტის ფარგლებში მომზადებულ სკოპინგის ანგარიშს.

ზემოაღნიშნულ წერილში დასმულ საკითხებთან დაკავშირებით მოგახსენებთ შემდეგს:

როგორც თქვენთვის ცნობილია, კლიმატურ-ბალნეოლოგიური კურორტი აბასთუმანი მდებარეობს სამცხე-ჯავახეთის მხარეში, ადიგენის მუნიციპალიტეტში, მესხეთის ქედის სამხრეთ კალთებზე, მდ. ოცხის ხეობაში - ზღვის დონიდან 1275-1340 მ. სიმაღლეზე.

კურორტი დაფარულია წიწვოვანი ტყით, ფიჭვის დომინირებით, რომელიც გამოიყენება ფილტვების დაავადებათა სამკურნალოდ. ტერიტორია განთქმულია ჰიპერთერმული, სუსტად მინერალიზებული წყაროებით. არსებული კლიმატის, მცენარეული საფარისა და თერმული წყაროების ერთობლიობით, აბასთუმანი წარმოადგენს ერთ-ერთ ყველაზე ცნობილ და უდიდესი პოტენციალის მქონე სამთო-ბალნეოლოგიურ კურორტს არა მხოლოდ საქართველოს, არამედ რეგიონულ და საერთაშორისო დონეზეც.

XIX საუკუნის ბოლოს აბასთუმანში აშენდა სამკურნალო თერმული წყლების აბანო და სასახლე, სადაც მოგვიანებით სანატორიუმი ფუნქციონირებდა.

კლიმატურ-ბალნეოლოგიური კურორტი აბასთუმნის თერმული სამკურნალო წყლების მეცნიერული შესწავლა XIX საუკუნის 70-იან წლებში დაიწყო და მათ ქლორნატრიუმსულფატკალციუმისანი ჰიპერთერმული წყლები ეწოდა, რომლებიც გამოიყენება სხვადასხვა ტიპისა და წარმოშობის დაავადებების სამკურნალოდ.

1932 წელს აბასთუმნის ტერიტორიაზე დაარსდა საბჭოთა კავშირში პირველი მაღალმთიანი ასტროფიზიკური ობსერვატორია, რომელიც მდებარეობს მთა ყანობილზე, ზღვის დონიდან 1650 მ-ზე.

აბასთუმანი წარმოადგენს არა მხოლოდ კლიმატურ-ბალნეოლოგიური მნიშვნელობის

კურორტს, არამედ განიხილება, როგორც დიდი ისტორიის მქონე სამეცნიერო-კულტურული კერა და დიდი ტურისტული პოტენციალის მქონე ტერიტორია.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე და ასევე იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ სამცხე-ჯავახეთის რეგიონს გააჩნია სტრატეგიული გეოპოლიტიკური მდებარეობა, რაც ხელსაყრელ პირობებს ქმნის მეზობელ ქვეყნებთან სავაჭრო-ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობების განვითარებისთვის, ასევე გამოირჩევა სხვადასხვა ტიპისა და დანიშნულების კურორტების სიმრავლით, სახელმწიფომ გადაწყვიტა ქმედითი ნაბიჯების გადადგმა და 2013 წელს დასრულდა და მიღებულ იქნა 2014-2021 წლებისთვის სამცხე-ჯავახეთის რეგიონული განვითარების სტრატეგია. სტრატეგიის მომზადებისას ჩატარებულმა ტერიტორიულმა ეკონომიკურმა ანალიზმა რეგიონის ეკონომიკური განვითარების ტურიზმის პრიორიტეტულობა დაადასტურა.

მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით 2014 წელს შემუშავდა სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ტურისტული განვითარების (მოიცავს 2015 წლიდან 2020 წლამდე პერიოდს) სტრატეგია. მას საფუძვლად დაედო რეგიონის ტურისტული ადგილების კონკურენტუნარიანობის ანალიზი. ჩამოყალიბდა რეგიონის ხედვა, მისი განვითარების წინადადებები, პროგნოზები და სამოქმედო დღის წესრიგი. სტრატეგიული დოკუმენტები შეითანხმა საქართველოს ტურიზმის ეროვნულმა ადმინისტრაციამ. აღნიშნულ სტრატეგიებში ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ადგილი აბასთუმნის კურორტის განვითარებას მიენიჭა. კვლევების მიხედვით აბასთუმანს აქვს პოტენციალი გახდეს ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი მიზიდულობის ცენტრი, როგორც ადგილობრივი, ასევე საერთაშორისო ტურისტებისთვის საქართველოში.

მსოფლიოში წარმატებული კურორტების გამოცდილების და აგრეთვე სხვა მრავალი ფაქტორის გათვალისწინებით, 2018 წელს, შემუშავდა აბასთუმნის განვითარების გენერალური გეგმა, რის საფუძველზეც განისაზღვრა შემოვლითი გზის საჭიროება, რომელიც სხვა ქმედებებთან ერთად ითვალისწინებს საკურორტო სივრცის შემოვლითი საავტომობილო გზის მშენებლობას ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის მარშრუტზე და კურორტის დაცვას სატრანზიტო მოძრაობისაგან.

აბასთუმანში დაწყებული და დაგეგმილი ინფრასტრუქტურული პროექტები ხელს შეუწყობს რეგიონში ტურისტების დამატებითი ნაკადის მოზიდვას და ადგილობრივი მოსახლეობის დასაქმებას, რაც წვლილს შეიტანს რეგიონის მდგრად ეკონომიკურ განვითარებაში.

მსოფლიო ბანკის რეგიონული განვითარების მესამე პროგრამის ფარგლებში, ინტენსიურად მიმდინარეობს ისტორიული სახლების რეაბილიტაცია და აბასთუმნის პარკების კეთილმოწყობა, ობსერვატორიის შენობისა და ტერიტორიის კეთილმოწყობა, ასევე დაბა აბასთუმნის გავითარების მიზნით, დაგეგმილია საფეხმავლო და ველო ბილიკების მოწყობა, ტერიტორიის გარე განათება, მდინარის კალაპოტისა და გადასასვლელი ხიდების მოწესრიგება, წყალმომარაგებისა და წყალარინების სისტემების მოწყობა, პლანეტარიუმისა და სამეცნიერო მუზეუმის მშენებლობა, რომლის კონცეფცია კარგად ერწყმის აბასთუმნის ობსერვატორიის ისტორიას. მსგავსი ტიპის დეველოპმენტი ამ ეტაპზე საქართველოში არ არის და განვითარების შემთხვევაში მიიზიდავს ტურისტებს, როგორც საქართველოდან, ასევე რეგიონიდან. მომხმარებლები იქნებიან როგორც კურორტის დამსვენებლები, ასევე მოსწავლეთა ჯგუფები, რომლებიც შემოვლითი გზის საშუალებით მოხვდებიან სამეცნიერო მუზეუმისა და პლანეტარიუმის ტერიტორიაზე. კურორტზე მნიშვნელოვან მოთხოვნას გააჩენენ სპა და გამაჯანსაღებელი მაღალი კლასის სასტუმროები, სადაც სტუმრები განტვირთვის მიზნით საშუალოდ 5-7 დღე დარჩებიან. აბასთუმანს მთელი წლის განმავლობაში ეყოლება ვიზიტორები, თბილისიდან და მთელი საქართველოდან, რომლებიც შაბათ-კვირას დასვენების მიზნით ესტუმრებიან კურორტს. მოთხოვნას ასევე წარმოქმნიან კომპანიები, რომლებიც კორპორატიულ ღონისძიებებს ჩაატარებენ აბასთუმანში. ეს ხელს შეუწყობს სასტუმროების დატვირთვას ნაკლებად აქტიური თვეების განმავლობაში.

აბასთუმნის კურორტის განვითარების შემდეგ გასათვალისწინებელია, რომ გაჩნდება დამატებითი მოთხოვნა ამ რეგიონის მიმართ და მიზნობრივი ბაზარი გაჯანსაღების მიმართულებით დაახლოებით 50%-ით გაიზრდება, ხოლო დასვენებისა და საქმიანი და კულტურული ღონისძიებების მიმართულებით 25%-20%-ით. ზრდის გათვალისწინებით, მიზნობრივი ბაზრის მოცულობა დაახლოებით 450 ათას ადამიანს მიაღწევს. ტურიზმის ზრდის დაშვების გათვალისწინებით, საერთო ჯამში ვიზიტორების საპროგნოზო რაოდენობა 2024 წლისთვის 197 ათასია, საიდანაც დაახლოებით 132 ათასი საერთაშორისო, ხოლო 66 ათასი ადგილობრივი ტურისტი იქნება. დაახლოებით, 197 ათასი ტურისტიდან 66% აბასთუმანს ესტუმრება დასვენებისა და რეკრეაციის, 19% გაჯანსაღების, ხოლო 15% - საქმიანი და კულტურული ღონისძიებების (MICE-ის) მიზნით.

საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტზე დასაქმებული იქნება 450 ადამიანი, ხოლო აბასთუმნის კურორტის ფუნქციონირებისათვის საერთო ჯამში მუდმივად დასაქმებული იქნება დაახლოებით 1,100 ადამიანი, სასტუმროების, კაფე-ბარების, რესტორნებისა და დაბის მომსახურების სერვისებზე. აგრეთვე მიღებულ მონაცემებსა და პროგნოზზე დაყრდნობით, ამონაგების ანალიზი, რომლის საფუძველზეც ჩანს, რომ დადებითი ფულადი ნაკადები სახელმწიფოსთვის იქმნება მეოთხე წლიდან, ხოლო წლიური უკუგება გადასახადებიდან წარმოადგენს 21%-ს.

2016 წელს საქართველოს მთავრობის მიერ დამტკიცდა ქვეყნის განვითარების 4 პუნქტიანი გეგმა, რომელიც მოიცავდა 4 ძირითად სტრატეგიულ მიმართულებას: ეკონომიკის რეფორმას, განათლების რეფორმას, სივრცითი მოწყობას და მართველობის რეფორმას. სივრცითი მოწყობის გეგმის მიხედვით, მთის გზების განვითარების პროგრამის ფარგლებში, განისაზღვრა ბალდათი-აბასთუმნის დამაკავშირებელი გზის პროექტის განხორციელება. აღნიშნული გზა წარმოადგენს ერთადერთ პირდაპირ დამაკავშირებელ გზას იმერეთისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონებს შორის და გააჩნია მაღალი სოციალური და სტრატეგიული მნიშვნელობა. აღნიშნული გზა მნიშვნელოვნად გაზრდის მომსახურების დონეს და უსაფრთხოებას, შეამცირებს სამგზავრო მანძილსა და დროს საქართველოს ცენტრალური ნაწილიდან თურქეთის ერთერთ საზღვრამდე. აგრეთვე კრიტიკულად შეამცირებს გადაადგილების დროს ქუთაისის აეროპორტიდან აბასთუმნამდე, 4 საათის ნაცვლად 2.5 საათამდე, რაც თავისთავად ხელს შეუწყობს რეგიონის სოციალ-ეკონომიკური და ტურისტული პოტენციალის განვითარებას.

გარდა სტრატეგიული სატრანსპორტო და სოციალური მნიშვნელობისა, 2008 წლის აგვისტოს ომის დროს, თბილისი-სენაკი-ლესელიძის ავტომარშრუტზე შეწყვეტილი მოძრაობის გამო, აღნიშნული გზა ინტენსიურად იქნა გამოყენებული აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს შორის მოძრაობის დამაკავშირებლად.

პროექტირების ეტაპზე ბალდათი-აბასთუმნის მარშრუტზე გამოიკვეთა რამდენიმე ძირეული გამოწვევა:

- კურორტ საირმეზე გამავალი არსებული გზა;
- ზეკარის უღელტეხილზე ზღვის დონიდან 2283 მეტრზე მდებარე გზის მონაკვეთი;
- კურორტ აბასთუმანზე გამავალი არსებული გზის მონაკვეთი.

არსებული გზის სივიწროვის, უსაფრთხო გადაადგილების და სხვა მნიშვნელოვანი ზემოქმედების გათვალისწინებით, კურორტ საირმისთვის გადაწყდა შემოვლითი გზის მშენებლობა. განხილული იქნა რამოდენიმე ვარიანტი, მათ შორის გვირაბის, მაგრამ რელიეფური სირთულისა და სხვა მნიშვნელოვანი ფაქტორების გათვალისწინებით (იყო დიდი რისკი უნიკალური წყლების დაკარგვის) აუცილებელი გახდა ზეკარის ხეობაში არსებული ძველი გზის დერეფნის გამოყენება და გზის რეაბილიტაცია.

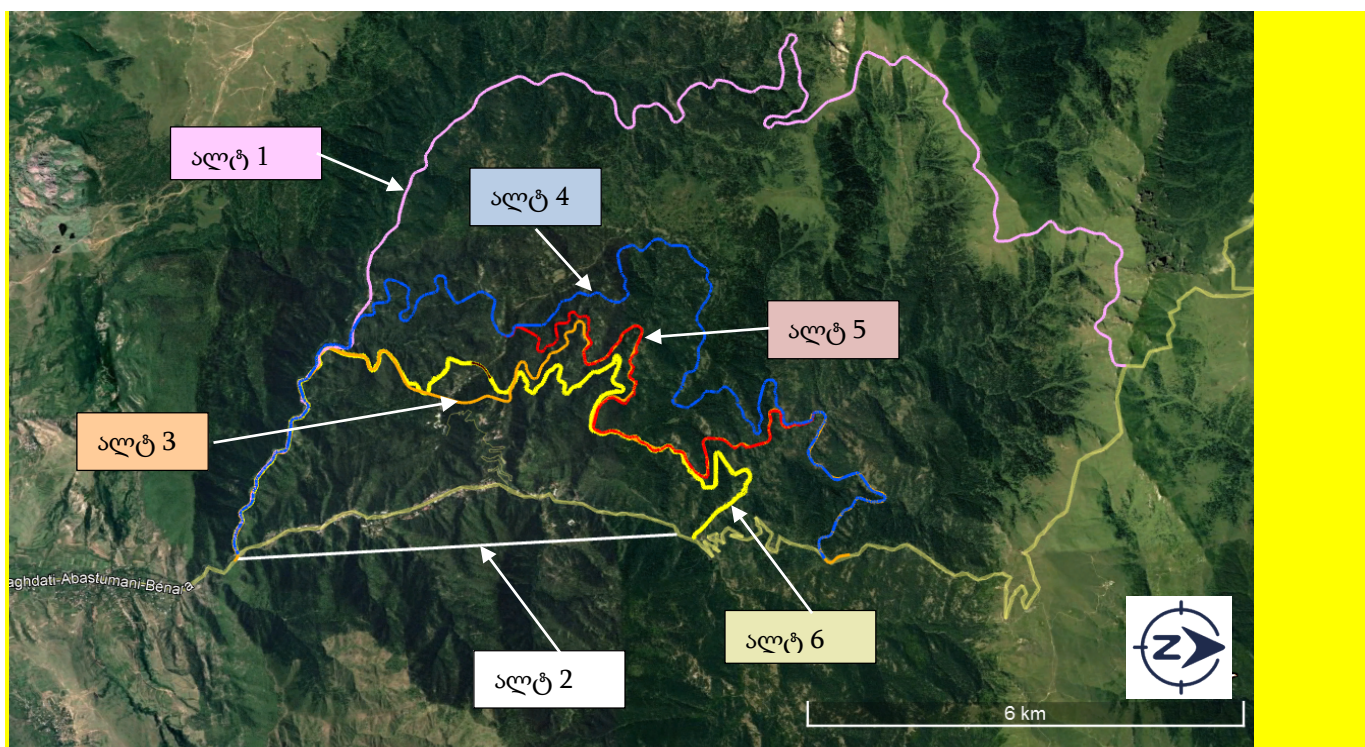
პრობლემურია ზეკარის უღელტეხილი, სადაც არსებული გზის 10კმ მონაკვეთი გადის ალპურ

ზონაში და წარმოადგენს მთავარ გამოწვევას გზის 12 თვიანი ფუნქციონირებისთვის. დიდთოვლობის, ზვავსაშიშროების და ნამქერების გამო, ზოგადად წელიწადში 5 თვის განმავლობაში გზა უღელტეხილის მონაკვეთზე იკეტება და საავტომობილო გზის უსაფრთხო მოვლა-შენახვის სამუშაოების განხორციელება თითქმის შეუძლებელია. პრობლემის გადასაჭრელად დამუშავდა 3კმ-იანი საავტომობილო გვირაბის პროექტი.

დიდია გამოწვევები კურორტ აბასთუმანში. არსებული გზა გადის მჭიდრო დასახლებაში და ვიწრო ხეობისა და მკვეთრი მოსახვევების გამო გზის პარამეტრები მინიმალურადაც ვერ აკმაყოფილებს საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტებს. ნებისმიერი კურორტის განვითარებას, გაზრდილი ტურისტული ნაკადის გამო თან სდევს მოძრაობის ინტენსივობის მატება, რაც თავის მხრივ კიდევ უფრო გაართულებს და შეუძლებელს გახდის ავტოსატრანსპორტის გადაადგილებას. ასევე, გზის პარამეტრები არ იძლევა იმის საშუალებას, რომ ფეხით მოსიარულეთათვის დაცული იყოს უსაფრთხოების მინიმალური სტანდარტები, კერძოდ არ არსებობს ტროტუარები, რის გამოც ადგილობრივ მოსახლეობასა და ტურისტებს უხდებათ ავტომობილებისთვის განკუთვნილ სავალ ნაწილზე გადაადგილება.

ზემოაღნიშნული პრობლემების, რეგიონთაშორის დამაკავშირებელი სტრატეგიული მნიშვნელობის კორიდორის, კურორტ აბასთუმნის გენგეგმის და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის სტრატეგიული განვითარების გათვალისწინებით საჭირო გახდა აბასთუმნის შემოვლითი გზის პროექტის დამუშავება. წინასაპროექტო ეტაპზე დამუშავდა შემოვლითი გზის 6 ალტერნატიული მიმართულება.

ასევე განხილულ იქნა ნულოვანი ალტერნატივა, თუმცა ყოველივე ზემოაღნიშნული ტექნიკური და სტრატეგიული ფაქტორების გათვალისწინებით მიუღებლად ჩაითვალა.



ნახაზი 1. განხილული ალტერნატივები

ალტერნატივა 1 (იასამნისფერი):

ალტერნატივა იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 94+575 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203მ სიმაღლეზე, მიყვება მდ.კურცხანას ხეობას. მიახლოებით 14.9კმ შემდეგ სცილდება მდინარეს. იცვლის მიმართულებას, მცირე სერპანტინის შემდეგ 7.8კმ მონაკვეთზე მიდის ჩრდილო აღმოსავლეთი მიმართულებით და უერთდება არსებულ გზას ზღვის დონიდან 2259 მ სიმაღლეზე. ალტერნატივა კვეთს მდ.ოცხეს და 49 ხევს.

გზის ჯამური სიგრძე 26.4 კმ-ია. აქედან 8.7კმ ზურმუხტის ქსელ საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს.

ამასთანავე გზის დიდი ნაწილი (11კმ) გადის ზღვის დონიდან 2000-2300 მ სიმაღლეზე. აღნიშნულ ნიშნულზე, საავტომობილო გზის მოვლა-შენახვის სამუშაოების განხორციელება გართულებულია, რადგან მკაცრი კლიმატური პირობების გამო (თოვლი, ნამქერი, ყინვა) შეუძლებელია საავტომობილო გზის გამწმენდი და სხვა საჭირო ტექნიკის გადაადგილება.

სწორედ ასეთი პრობლემების გამო, ზეკარის უღელტეხილი იკეტება დაახლოებით 5 თვე წელიწადის განმავლობაში. არსებული გზის ზამთრის პერიოდში ექსპლუატაცია შეუძლებელი გახდებოდა და შესაბამისად ალტერნატივა დაწუნებულ იქნა.

ალტერნატივა 2 (თეთრი):

ალტერნატივა გულისხმობს 6 კმ სიგრძის გვირაბის გაყვანას მდ.ოცხის და კურცხანას შესართავიდან ჩრდილოეთი მიმართულებით არსებული გზის სერპანტინამდე. გზის მიახლოებითი საწყისი და ბოლო ნიშნულები შესაბამისად 1239მ და 1440მ-ია.

ალტერნატივა მდებარეობს აბასთუმნის ტერიტორიაზე არსებული ჭაბურღილებიდან/წყაროდან 424-530მ მანძილზე, აღნიშნული წყლები კი კურორტ აბასთუმნის განვითარების კონცეფციის თანახმად, აბასთუმანს საშუალებას აძლევს იყოს აღმოსავლეთ ევროპასა და კავკასიის რეგიონში მთავარი სპა და გამაჯანსაღებელი საკურორტო ადგილი, რადგან წყაროები წარმოადგენს ქლორნატრიუმსულფატკალციუმისანი ჰიპერთერმულ სამკურნალო წყლებს, რომლებიც არაერთი დაავადების სამკურნალოდ გამოიყენება.

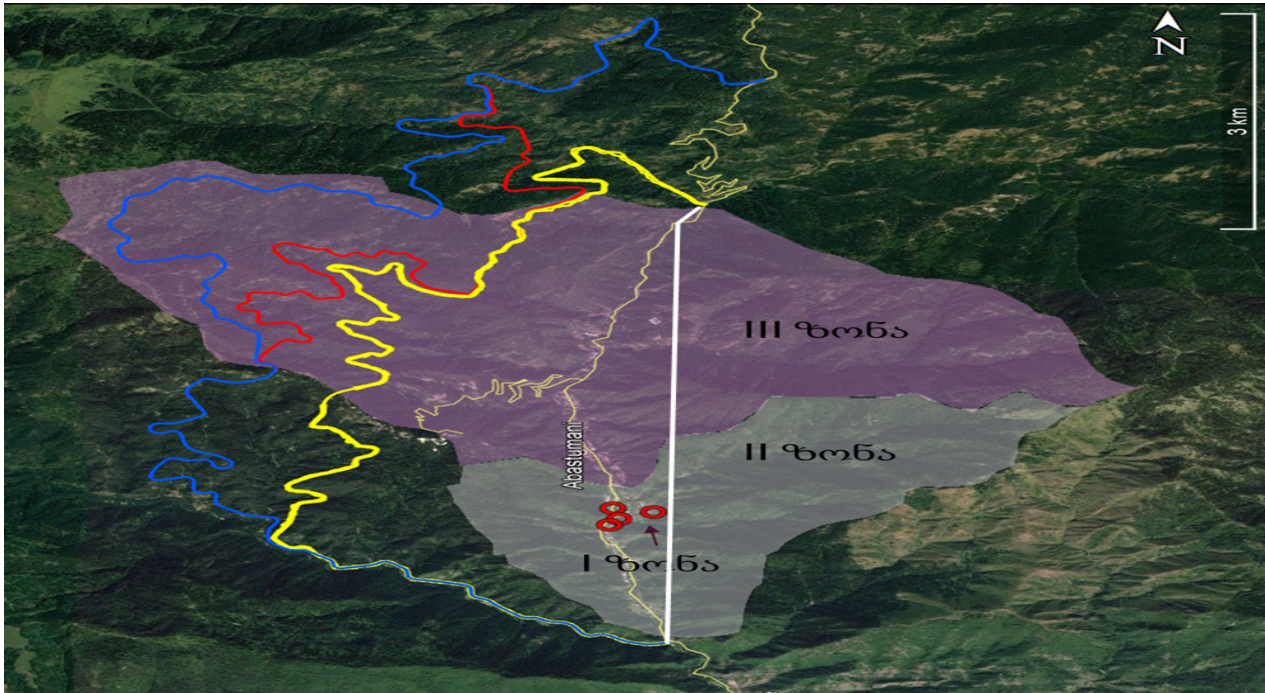
აბასთუმნის თერმული წყლების შესახებ ჯერ კიდევ XIV საუკუნეში იყო ცნობილი. ვახუშტი ბაგრატიონის მიერ ნახსენებია ქალაქი ოცხე (ამჟამად დაბა აბასთუმანი) და აქ არსებული სამკურნალო წყლები. XVII საუკუნეში, ოსმალების ბატონობისას, აქ თურქული სტილის აბანო იყო მოწყობილი. XIX საუკუნის 30-იან წლებში თერმული სამკურნალო წყლების შესწავლამ დაადასტურა წყლების სამკურნალო თვისებები. განისაზღვრა მათი გამოყენება - რევმატიული, გინეკოლოგიური, დერმატული, ნერვული დაავადებების, ნივთიერებათა ცვლის მოშლილობისას და ქრონიკული წყლულების სამკურნალოდ. წყლები უნიკალურია შემადგენლობის და ფიზიკური თვისებების მიხედვით, რაც მათ სამკურნალო თვისებებს განაპირობებს. სწორედ ამ წყლების არსებობამ განაპირობა აბასთუმნის კლიმატურ-ბალნეოლოგიურ კურორტად ჩამოყალიბება.

ალტერნატივა გადის სანიტარული დაცვის პირველი ზონის სიახლოვეს, მეორე ზონის საზღვრებში. საქართველოს მთავრობის №161 'სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების ლიცენზიას დაქვემდებარებული მიწისქვეშა წყლის ობიექტების სანიტარული დაცვის ზონების განსაზღვრისა და დამტკიცების წესის თაობაზე' დადგენილების (2019 წლის 26 მარტი, დოკუმენტის სარეგისტრაციო კოდი 400000000.10.003.021176) მუხლი 7-ის შესაბამისად, მეორე - შეზღუდული რეჟიმის ზონა მოიცავს ტერიტორიას, რომელიც უშუალოდ ესაზღვრება პირველ (მკაცრი რეჟიმის) ზონას და სადაც ხდება ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების ჩადინება მიწისქვეშა წყლის ობიექტებისკენ/საბადოსკენ, აგრეთვე იმ ტერიტორიას, სადაც გაშენებულია საბადოს ათვისებისათვის

განკუთვნილი ინფრასტრუქტურის შენობა-ნაგებობები ან დაგეგმილია მათი გაშენება.

აღნიშნული დადგენილების მიხედვით მიწისქვეშა წყლის ობიექტის/საბადოსთვის სანიტარიული დაცვის მეორე – შეზღუდული რეჟიმის ზონაში, სხვა აკრძალვებთან ერთად დაუშვებელია ტერიტორიის ისეთი გამოყენება, რომელსაც შეუძლია გამოიწვიოს მიწისქვეშა წყლის ხარისხობრივი ან რაოდენობრივი გაუარესება; სარკინიგზო და მაგისტრალური საავტომობილო გზების გაყვანა (გარდა სასოფლო გრუნტის გზებისა), მაგისტრალური ნავთობსადენის გაყვანა.

ადგილმდებარეობის და, აქედან გამომდინარე, წყლის რესურსზე შესაძლო ზემოქმედების მაღალი რისკის გამო, გვირაბის გაყვანის მეთოდის მიუხედავად, ალტერნატივა მიზანშეუწონლად იქნა მიჩნეული.



ნახაზი 2. ალტერნატივა 2 და სანიტარული დაცვის ზონების ურთიერთგანლაგება

ალტერნატივა 3 (ნარინჯისფერი):

ალტერნატივა იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 95კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203მ სიმაღლეზე, მიყვება მდ.კურცხანას ხეობის მარცხენა ფერდობს ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით პკ 41+00-მდე. პკ 41+00-დან გზა შორდება მდინარე კურცხანას ხეობას უხვევს მარჯვნივ ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით. ადის თხემამდე. კვეთს ყანობის ქედს - აბასთუმნის ობსერვატორიის ტერიტორიას 80-90მ მ სიღრმეზე, 400 მეტრიანი გვირაბით. გვირაბის გარე დიამეტრი 11-13მ. შემდეგ ტრასა ეშვება დაბლა 1551მ-მდე, ისევ იწყებს აღმასვლას. სიმაღლის რამდენჯერმე ცვლილების შემდეგ კვლავ ზევით სვლით უერთდება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი - ბენარას არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744მ სიმაღლეზე.

გზის ჯამური სიგრძე 20 კმ-ია, აქედან 14.4 კმ ზურმუხტის ქსელ საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს.

ასევე საპროექტო მიმართულება კვეთს აბასთუმნის ობსერვატორიის ტერიტორიას, რომელიც წარმოადგენს უმნიშვნელოვანეს სამეცნიერო-კულტურულ ცენტრს და დაგეგმილია მისი, განვითარება, კერძოდ აღნიშნულ ტერიტორიაზე მოეწყობა სივრცე სამეცნიერო მუზეუმისთვის და

აგრეთვე იქნება პლანეტარიუმი, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს ტურისტული პოტენციალის ზრდას.

ობსერვატორიის ადმინისტრაციასთან კონსულტაციების შემდეგ, ობსერვატორიიდან გზის დასაშორებლად და დაცულ ტერიტორიებზე ზეგავლენის შემცირების მიზნით ალტერნატივა 3-ი გადამუშავდა. ალტერნატივის ოპტიმიზაციის შედეგად შემუშავდა ალტერნატივა 6.

ალტერნატივა 4 (ლურჯი):

საავტომობილო გზის მეოთხე ვარიანტი იწყება ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 95 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203მ სიმაღლეზე. ტრასა მიყვება მდ.კურცხანას ხეობის მარცხენა ფერდობს ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით. მდ. კურცხანას ხეობის ფარგლებში გრძივი ქანობი მერყეობს 2.5-3.2% -მდე, პკ 41+00-დან გზა შორდება მდინარე კურცხანას ხეობას უხვევს მარჯვნივ ჩრდილოეთის მიმართულებით იღებს თანდათან სიმაღლეს კვეთს ქედს პკ 88+00-ზე 1670მ სიმაღლეზე. ტრასა კვლავ განაგრძობს აღმა სვლას პკ131+50-მდე, აღწევს ყველაზე მაღალ ნიშნულს 1831 მ-ს. შემდეგ ტრასა ეშვება დაბლა 1512მ ნიშნულამდე. პკ192+30-და ტრასა კვლავ იწყებს ზევით სვლას და საპროექტო ტრასა უერთდება ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი- ბენარას არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744მ სიმაღლეზე. ალტერნატივა კვეთს მდინარე მდ.ალიბერთს და 88 სხვადასხვა ზომის ხეებს. ტრასა გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში სადაც, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხეები. ტრასის პროექტირებისას ჰორიზონტალური მრუდის მინიმალური რადიუსი 40მ-ია, ტრასის მთელ სიგრძეზე დანიშნულია 146 მოხვევის კუთხე მაქსიმალურ გრძივი ქანობი მიღებულია 8%.

გზის ჯამური სიგრძე 22.7 კმ-ია, აქედან 13.7 კმ ზურმუხტის ქსელ საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს.

ალტერნატივა 5 (წითელი):

კურცხანას ხეობის ფარგლებში გრძივი ქანობი მერყეობს 2.5-3.2% -მდე, პკ 41+00-დან გზა შორდება მდინარე კურცხანას ხეობას უხვევს მარჯვნივ ჩრდილოეთის მიმართულებით, იღებს თანდათან სიმაღლეს კვეთს ყანობის ქედს პკ 88+00-ზე ზღვის დონიდან 1670მ სიმაღლეზე. შემდეგ ტრასა ეშვება დაბლა საშუალოდ 3%-იანი ქანობით 1562მ-მდე. პკ125+50-დან ტრასა კვლავ იწყებს აღმა სვლას საშუალოდ 2-4%-იანი ქანობით პკ154+60-მდე გადადის მთაზე ზღვის დონიდან 1632მ სიმაღლეზე. ტრასა კვლავ ეშვება დაბლა პკ195+00-მდე 1512მ ნიშნულამდე, პკ195+00-დან ტრასა კვლავ ზევით სვლით უერთდება ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი - ბენარას არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744მ სიმაღლეზე. გზა გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში სადაც, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხეები. ტრასის პროექტირებისას ჰორიზონტალური მრუდის მინიმალური რადიუსად გამოყენებულია 40მ, ტრასის მთელ სიგრძეზე დანიშნულია 158 მოხვევის კუთხე მაქსიმალურ გრძივი ქანობი მიღებულია 8%. ტრასა პკ0+00-დან- პკ88+00-მდე და პკ191+00- დან პკ227+06-მდე ემთხვევა მეოთხე ალტერნატიული ვარიანტის მიმართულებას.

გზის ჯამური სიგრძე 22.98 კმ-ია, აქედან 13.9 კმ ზურმუხტის ქსელ საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს.

ალტერნატივა 6 (ყვითელი) პრიორიტეტული:

საავტომობილო გზის მეექვსე განხილული ვარიანტი იწყება ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-

აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 94+575 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203მ სიმაღლეზე. 3კ0+00-დან – 3კ31+50-მდე გზის შემოთავაზებული მარშრუტი გადის მდ. კურცხანას ხეობაში და მიუყვება მდინარის მარცხენა ნაპირს. მდ.კურცხანას ხეობის ფარგლებში გრძივი ქანობი მერყეობს 2.5-3.2% - მდე, 3კ 31+50 დან გზა შორდება მდინარე კურცხანას ხეობას, უხვევს მარჯვნივ და მიემართება ჩრდილოეთის მიმართულებით იღებს თანდათან სიმაღლეს კვეთს ყანობის ქედს 3კ67+40 (ყანობის ქედზე მდებარეობს აბასთუმნის ასტროფიზიკური ობსერვატორია გზის მარჯვენა მხარეს), სადაც გათვალისწინებულია გვირაბის მოწყობა (ობსერვატორიაზე გზის ექსპლოატაციისას ნაკლები ზემოქმედების უზრუნველსაყოფად), გვირაბის სამხრეთ პორტალი განლაგებულია 3კ65+50 ზღვის დონიდან 1564მ-ზე, ხოლო ჩრდილოეთ პორტალი 3კ69+20-ზე, ნიშნულია 1568მ-ი. გვირაბის სიგრძეა 370მ, გვირაბის ჩრდილოეთ პორტალიდან 3კ69+20-დან ტრასა განაგრძობს დაღმა სვლას 3კ95+20-მდე, შემდეგ ტრასა კვლავ იწყებს აღმა სვლას 3კ93+20-მდე. 3კ93+20-დან ეშვება დაბლა 3კ100+10-მდე, შემდეგ კვლავ ტრასა აღმა სვლით მიდის 3კ124+000-მდე და აღწევს 1632მ ნიშნულს, შემდეგ დაღმა სვლით ხდება ტრასის განვითარება, ჩადის ხეობაში 1512-მდე, ხოლო 3კ164+20-დან ტრასის განვითარება ხდება ზევითკენ სვლით და უერთდება ქუთაისის (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი - ბენარას არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744მ სიმაღლეზე 3კ199+09.5-ზე. გზა გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში, სადაც არის ძლიერ დანაწევრებული ციცაბო ფერდობები, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხევები. საპროექტო ტრასა უერთდება ქუთაისის (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზას 85 კმ-ზე.

გზის ჯამური სიგრძე 16 კმ-ია, აქედან 8.9 კმ ზურმუხტის ქსელ საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს.

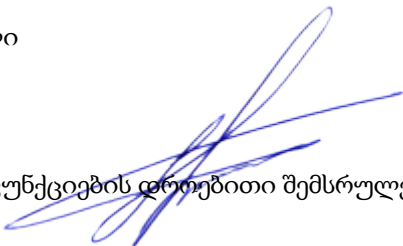
მე-4 და მე-5 ალტერნატივები აკმაყოფილებენ მინიმალურ საპროექტო მოთხოვნებს, თუმცა მე-6 ალტერნატივასთან მიმართებაში ტექნიკური პარამეტრების კუთხით წარმოადგენდნენ უფრო რთულ ტრასას, როგორც სიგრძით, ასევე ხელოვნური ნაგებობების რაოდენობით. შესაბამისად სამშენებლო ღირებულებაც მნიშვნელოვნად მაღალია ვიდრე მე-6 ალტერნატივა.

ამასთანავე აღსანიშნავია, რომ აღნიშნულ ალტერნატივებს გაცილებით დიდი ზემოქმედება აქვთ ზურმუხტის ქსელის საიტზე და დაცულ ტერიტორიაზე. მე-4 და მე-5 ალტერნატივები ზურმუხტის ქსელს და დაცულ ტერიტორიებს კვეთდნენ დაახლოებით 14 კმ-ზე, როდესაც მე-6 ალტერნატივა გადის 9 კმ-ზე.

შესაბამისად ალტერნატივა 6, გზის ნაკლები სიგრძის, მიწის სამუშაოების ნაკლები მოცულობის, ნაკლები დაკავებული ფართობის, ნაკლები ხელოვნური ნაგებობების, მშენებლობის ნაკლები დრო რაც დაკავშირებულია გარემოზე ნაკლებ ზემოქმედებასთან, წარმოადგენს პრიორიტეტულს გარემოს დაცვისა და ტექნიკური მიზანშეწონილობის თვალსაზრისით.

პატივისცემით,

გიორგი წერეთელი



თავმჯდომარის ფუნქციების დროებითი შემსრულებელი

