



საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

საქართველო, 0114, თბილისი, გ. გულუას ქ.6, ტელ: 72-72-00, 72-72-20, ფაქსი: 72-72-37

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№ 68

“ 30 ” 06 2009 წ

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – „გომი-საჩხერე-ჭიათურა-ზესტაფონის საავტომობილო გზის 56-ე კმ-ზე მდ. ყვირილაზე დაზიანებული ხიდის ნაცვლად კაპიტალური სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა“.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება საავტომობილო გზების დეპარტამენტი; ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზ. №12
3. განხორციელების ადგილი – საჩხერის მუნიციპალიტეტი;
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 20.05.09;
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – ინსტიტუტი „ტრანსპროექტი“.

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე განსახილველად წარმოდგენილია „გომი-საჩხერე-ჭიათურა-ზესტაფონის საავტომობილო გზის 56-ე კმ-ზე მდ. ყვირილაზე დაზიანებული ხიდის ნაცვლად კაპიტალური სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის“ საპროექტო დოკუმენტაცია, რომელიც საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დაკვეთით მომზადებულია ინსტიტუტის „ტრანსპროექტის“ მიერ.

წარმოდგენილ საპროექტო დოკუმენტაციაში მოცემულია იმ რაიონის კლიმატური პირობების დახასიათება, გეომორფოლოგია, გეოლოგიური აგებულება და ნაწილობრივ ჰიდროლოგიური რეჟიმის საკითხი სადაც დაგეგმილია საქმიანობის განხორციელება.

წარმოდგენილი დოკუმენტის თანახმად, ქ. საჩხერეში მდინარე ყვირილაზე არსებული საავტომობილო ხიდი გაბარიტით 16.5 მ წარმოადგენს სხვადასხვა დროს აშენებულ ორ ერთმანეთთან მიდგმულ სამ მალიან (14+17+14 მ) ჭრილ კოჭოვან სისტემას. პირველად აშენებულია მდინარის ზედა მხარეს განთავსებული ზიდი, რომლის მალის ნაშენის კონსტრუქცია შედგება ადგილზე მოწყობილი შვიდი წიბოვანი მონოლითური რკინაბეტონის კოჭისაგან, რომელთა შორის მანძილი 1.7 მ-ია. ხიდის ტროტუარის ფარგლებში განთავსებულია მაგისტრალური წყალსადენის ორი და გაზსადენის ერთი მილი.

მეორე ხიდი, რომელიც აშენებულია არსებული ხიდის სავალი ნაწილის გაგანიერების მიზნით ასევე წარმოადგენს ჭრილკოჭოვან სისტემას, რომლის მალეების კონსტრუქცია შედგება ღრუტანიანი ფილებისაგან. ორივე ხიდის ბურჯების ტანები და საძირკვლები წარმოადგენენ მასიური ტიპის დიდი ზომის კონსტრუქციებს, რაც უარყოფითად მოქმედებს ხიდის ხვრეტის ჰიდრაულიკურ მუშაობაზე. აქედან გამომდინარე შუალედ ბურჯებთან აღინიშნება ინტენსიური მნიშვნელოვანი სიდიდის ადგილობრივი გამორეცხვები. წარეცხვების შემდგომი განვითარების თავიდან ასაცილებლად მდინარის კალაპოტში სხვადასხვა დროს ჩაყრილია ტეტრაპოდის და ბეტონის ბლოკები, რომელიც კონკრეტულ შემთხვევაში გაუმართლებელია, რადგან აღნიშნული ბლოკები ხელს უწყობენ ბურჯებთან ადგილობრივი გამორეცხვების პროგრესირებას (რადგან ტეტრაპოდებს შორის არსებულ სივრცეებში შესამჩნევად იზრდება ნაკადის სიჩქარე და შესაბამისად ბურჯებზე ნაკადის ზემოქმედებაც).

წარმოდგენილი საპროექტო დოკუმენტაციის თანახმად ბურჯებთან დიდი წარეცხვების გამო სახიდე გადასასვლელზე შექმნილია ავარიული მდგომარეობა, ამიტომ დაგეგმილია არსებული ხიდის მთლიანად დაშლა და მის ადგილას ახალი სამშალისანი ჭრილკოჭოვანი ხიდის სქემით 15 მ+24 მ+15 მ გაბარიტით Γ-16.5x2x2.25 ხიდის აშენება.

დოკუმენტში მოცემულია არსებული ხიდის დემონტაჟისა და ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის საპროექტო გადაწყვეტილება.

ხიდის, როგორც ჰიდროტექნიკური ნაგებობის ჰიდროლოგიური მუშაობის გაუმჯობესების მიზნით გრძივი ღერძი მართობულად განლაგდება მდინარის ნაკადის

ჭავჭავლიძის მიმართ, რის გამოც ნაწილობრივ რეკონსტრუქციას ექვემდებარება ხიდთან არსებული სანაპირო კედლებიც. საპროექტო ხიდის სქემა შედგენილია ისე, რომ შესაძლებელი იყოს არსებული ხიდის მასიური საძირკვლების ბოლომდე დაშლის გარეშე ახალი ხიდის აშენება. საპროექტო ხიდის ბურჯების კონსტრუქცია განლაგდება საბურღ-სატენი $d=1.2$ მ დიამეტრის ხიმინჯებზე განთავსებულ სამ განცალკევებულად მოწყობილ საძირკვლებზე აგებულ ოვალური ფორმის სვეტიცხეური ტანის ტიპის ბურჯებზე. ხიმინჯების საძირკველს წარმოადგენს ერთმანეთთან მიჯრით მისაწყობი (ხიმინჯებს შორის მანძილი სინათლეში აღებულია 20 სმ). ორი 1.2 მ დიამეტრის და 12 მ სიგრძის საბურღ-სატენი რკინაბეტონის ხიმინჯები, რომლებიც ერთმანეთთან გაერთიანებულნი არიან რკინაბეტონის როსტვერკით (ბმულებით).

საპროექტო ხიდის მალის ნაშენის კოჭებად გამოყენებული იქნება თურქეთში დამუშავებული და ხიდმშენებლობაში მიღებული წიბოვანი კონსტრუქციის კოჭები სიმაღლით 1.2 მ სიგანით 1275 მმ. ხიდის განივ კვეთში ყოველ მალში 17 ცალის რაოდენობით (34 ცალი 12 მ-ის და 17 ც 24 მ-ის). მალის ნაშენის კოჭები ზემოდან მთლიანი 20 სმ-ის სისქის რკინაბეტონის მონოლითური ფილებით. ხიდზე ტრანსპორტის მოძრაობის პირობების გაუმჯობესებისა და ხიდის სავალი ნაწილის ხანმედეგობის გაზრდის მიზნით სავალი ნაწილის ფილა შუალედ ბურჯებზე გაერთიანებულია 1.4 მ-ის სიგრძის ცალკე მომუშავე ფილად, ანუ ხიდი წარმოადგენს სამ მალთან ტემპერატურულად უჭრ კოჭოვან სისტემას.

ხიდის საყრდენს წარმოადგენს ПОЧ 10x30x7.1 03 ტიპის რეზინის საყრდენი ნაწილები. ტროტუარების კონსტრუქცია მიღებულია სავალი ნაწილის დონეზე სიგანით 2.25 მ, რომელიც სავალი ნაწილისაგან გამოყოფილია რკინაბეტონის სპეცპროფილის თვალამრიდი რკინაბეტონის ზღუდარებით, რომელთა მალის ნაშენის ფილასთან დაკავშირება შესაძლებელია ჩასატანებელი დეტალების ერთმანეთთან შედუღებით. ხიდის სავალი ნაწილის განათების მიზნით ხიდზე მოეწყობა 6 ლამპიონის ანბა, ხოლო მოაჯირებად დამონტაჟდება ლითონის გისოსებიანი კონსტრუქცია.

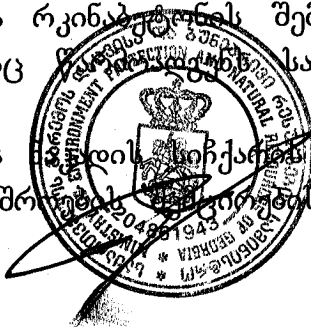
ხიდის გზის ვაკისთან შეუღლების კონსტრუქცია წარმოადგენს მონოლითური რკინაბეტონით გრძივად და განივად ერთმანეთთან გაერთიანებული გადასასვლელი რკინაბეტონის ანაკრებ ფილებს. შეუღლების კონსტრუქცია აღებულია ტიპური პროექტის სერია 3.5031-96-ის გამოყენებით.

სეისმური დარაიონების რუკის მიხედვით ქ. საჩხერე მიეკუთვნება 9 ბალიან აქტივობის სეისმურ ზონას, შესაბამისად ხიდი გაანგარიშებულია 9 ბალიან სეისმურ ზემოქმედებაზე.

ვინაიდან ხიდის ქვედა ბიეფში არსებული სანაპირო კედლები იმყოფებიან ავარიულ მდგომარეობაში, ამიტომ პროექტით გათვალისწინებულია ხიდიდან ორივე ნაპირზე 50 მ-ის სიგრძეზე მათი დაშლა და ახლის მოწყობა.

სანაპირო კედლები მოეწყობა რკინაბეტონის შემსუბუქებული ტანის საყრდენი კედლით, რომლის საძირკველსაც წარმოადგენს საბურღ-სატენი 1.2 მ და 8 მ სიგრძის ხიმინჯები.

კედლის გასწვრივ მდინარის ნაპირის სიჩქარის შეანელებისა და შესაბამისად, კედლის წინ გამორეცხვის საშუალებების მოწყობის მიზნით კედლის წინა მხარე



პროექტის მიხედვით იქნება დანაოჭებული (გოფირებული ტიპის), რაც ასევე გააუმჯობესებს მის არქიტექტურულ იერს.

წარმოდგენილ დოკუმენტში განხილულია უსაფრთხოების ტექნიკის საკითხები და გარემოსდაცვით ღონისძიებები, ასევე მოცემულია სახიდე გადასასვლელისა და საქვეითო ხიდის გეგმები, ნახაზები და კონსტრუქციები

ექსპერტიზის პროცესში დამოუკიდებელი ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნები საფუძვლად უდევს წინამდებარე დასკვნის III თავს

III. პირობები

1. ხიდის მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების სამშენებლო მოედნიდან გატანა შესაბამისად განხორციელდეს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან და ადგილობრივ მუნიციპალიტეტთან შეთანხმებით;
2. სამშენებლო სამუშაოების წარმოების დროს ჩატარდეს სისტემატური მონიტორინგი წყლის რესურსების, ნიადაგისა და ბიომრავალფეროვნების დაცვის, აგრეთვე ნარჩენების მართვის ღონისძიებათა განხორციელებაზე;
3. სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის ტერიტორიაზე ხე-მცენარეების მოჭრის საკითხი შეთანხმდეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სატყეო დეპარტამენტთან;
4. სამუშაოების დამთავრების შემდეგ მოხდეს ნიადაგის დაზიანებული ფენის აღდგენა და რეკულტივაცია;
5. ხიდის მშენებლობამდე განისაზღვროს მდ. ყვირილისა და გრუნტის წყლების აგრესიულობა სამშენებლო მასალების მიმართ;
6. განისაზღვროს მდ. ყვირილას იქტიოფაუნაზე საქმიანობით გამოწვეული მოსალოდნელი უარყოფითი ზემოქმედება და მათი შემარბილებელი ღონისძიებები;
7. სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობის დროს შემოწმდეს სამშენებლო ტექნიკისა და სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურად გამართულობა, ძრავებისა და მუშა აგრეგატების ხმაურის, ვიბრაციისა და ემისიათა მახასიათებლების ნორმებით დასაშვებ მაჩვენებლებთან შესაბამისობა;
8. ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის ემისიის შემცირების მიზნით გატარდეს მტვრის გავრცელების საწინააღმდეგო ღონისძიებები.

IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი „გომი-საჩხერე-ჭიათურა-ზესტაფონის საავტომობილო გზის 5ნ-ე კმ-ზე მდ. ყვირილაზე დაზიანებული ხიდის ნაცვლად კაპიტალური სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის საპროექტო დოკუმენტაციის“ მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობების გათვალისწინების შემთხვევაში.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცეს განუსაზღვრელი ვადით.

ლიცენზიებისა და ნებართვების

სამსახურის უფროსი:



ჭახნაკია