



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

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის  
დასკვნა პროექტზე

№ 78

„ 25“ „ოქტომბერი“ 2010წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საჭმიანობის დასახელება – „ადმოსავლეთ-დასავლეთ ჩქარონული ავტომაგისტრალის გაუმჯობესების პროექტის ფარგლებში, სვენეთი-რუისის მონაკვეთზე, მე-2 ლოტის შემოვლითი გზისა და მდ. ლიახვზე ახალი ხიდის მშენებლობა“
2. საჭმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, თბილისი ალ. ყაზბეგის გამზ. №12
  1. განხორციელების ადგილი – ქვემო ქართლი, გორის რაიონი
  2. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 05. 10. 2010წ.
  3. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „Kocks Consult GmbH“

## II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია შპს „Kocks Consult GmbH“-ს შესრულებული „აღმოსავლეთ-დასავლეთ ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის გაუმჯობესების პროექტის ფარგლებში, სვენეთი-რუისის მონაკვეთზე, მე-2 ლოტის შემოვლითი გზისა და მდ. ლიახვზე ახალი ხიდის მშენებლობის“ საპროექტო დოკუმენტაცია. წარმოდგენილი საქმიანობა საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მინისტრის ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტის საფუძველზე გათავისუფლებული იქნა გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისაგან. აღნიშნული საკითხი შეთანხმებულ იქნა საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურისა და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსთან.

### *ეკოლოგიური ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი საპროექტო დოკუმენტაციის თანახმად:*

ობიექტის მშენებლობის განხორციელება დაგეგმილია აღმოსავლეთ საქართველოში, შიდა ქართლის (გორის რაიონის) ტერიტორიაზე, აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი E -60 ავტომაგისტრალის სვენეთი-რუისის მონაკვეთზე.

პროექტით გათვალისწინებულია გრძელი ხიდების ერთდროულად მშენებლობა. ამ ხიდების მშენებლობის პერიოდში სატრანსპორტო ნაკადების შეუფერხებელი მოძრაობის უზრუნველსაყოფად განზრახულია 3 კმ სიგრძის ასაქცევი გზის მშენებლობა.

შემოვლითი გზის ნაწილს წარმოადგენს ახალი სახიდე გადასასვლელი მდინარე ლიახვზე. ასაქცევი ინფრასტრუქტურა, ახალი ხიდების მშენებლობის დამთავრებისა და ექსპლუატაციაში შესვლის შემდგომში, გააგრძელებს ფუნქციონირებას ადგილობრივი და არასაავტომობილო მოძრაობის დამაკავშირებელი ხიდის სახით.

ასაქცევი გზის მშენებლობა დაგეგმილია ორ ეტაპად:

**ეტაპი I:** ასაქცევი გზისა და ხიდის მშენებლობა, E -60 გზატკეცილთან დროებითი შეერთების ჩათვლით, ძირითად გზატკეცილზე ასაგები გრძელი ხიდების სამშენებლო ზონის შემოვლის მიზნით.

პირველ ეტაპზე აშენებული გზა დაყოფილია შემდეგ სამ განსხვავებულ მონაკვეთად:

**მონაკვეთი I:** 330მ სიგრძის პირველ მონაკვეთზე ასაქცევი გზის დერძი იწყება E -60 გზატკეცილის კმ 4+535-დან (კმ 84+535-დან), აკეთებს დადმავალ გადასვლას არსებული 5 მ სიმაღლის მიწაყრილიდან და პარალელურად მიუყვება E -60 გზატკეცილს.

**მონაკვეთი 2:** 170მ სიგრძის მეორე მონაკვეთი წარმოადგენს ასაქცევი გზის

ხელს.

ხიდის ნაფენის ფილა უწყვეტია და სრულად იქნება დაყრდნობილი ანაკრები კოჭის ბორტებზე. კოჭების ცენტრებს შორის მანძილი შეადგენს 1,366 მ. არმატურის გადადებით გადაბმა შესრულებულია AASHTO LRFD/2007 სტანდარტის შესაბამისად. ყველა გადადებით შეერთება უნდა იყოს B კლასის. მომდევნო ცხრილში მოცემულია არმატურის გადადებით გადაბმის ზონის სიგრძეები C25 მარკის ბეტონისთვის. რადგან ხიდის ნაფენის ფილა უწყვეტია, ხოლო კოჭები ანაკრები რეკომენდირებულია ნაფენის შეერთების ადგილების დამატებით დაარმატურება.

ბურჯის თავი ამობრუნებული T -ს ფორმისაა. ბურჯების დიამეტრი შეადგენს 1400 მმ. გათვალისწინებულია მრგვალი ბურჯების მშენებლობა წვეილებად. ცენტრალურ ღერძებს შორის 4950 მმ დაცილებით. ბურჯების სიმაღლე შექსე იცვლება 3000 მმ-დან 6200 მმ-მდე. გრძივი დაარმატურება გათვალისწინებულია ბეტონის ზედაპირის ფართობის 1.14% მოცულობით, სვეტის პერიმეტრის გასწვრივ. სხვადასხვა დაცილებებით წრიულად და მართკუთხადად შემკვერელი ღეროებით.

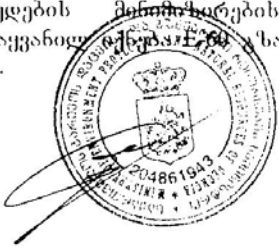
განაპირა ბურჯის საძირკველის მოწყობა გათვალისწინებულია ორი რიგად. რომლისთვისაც გათვალისწინებულია 500 მმ მუდმივი სისქის მქონე კონსოლური ფრთის მოწყობა. გათვალისწინებულია ორ-რიგა ხიმინჯოვანი საძირკველი 25.00 მ სიგრძის 1000 მმ დიამეტრის 6 ხიმინჯი შუალედური ბურჯისთვის და 4 ცალი 1000 მმ დიამეტრისა და 25.00მ სიგრძის ხიმინჯების ერთი რიგით განაპირა ბურჯისთვის.

მონაკვეთი 3: 1457მ სიგრძის (ხიდიდან საპროექტო გზის ბოლომდე) ასაქცევი გზის ტრასა ზოგადად არსებულ ადგილობრივი გზას მიუყვება. გზის გარშემო არე განისაზღვრება, როგორც დასახლებული ტერიტორია. კმ 0+750 და კმ 1+068 წერტილებში გზა არსებულ სარკინიგზო გადასასვლელებთან კვეთს რკინიგზის ხაზებს, რომელთაგან პირველი მიდის გორის სამრეწველო უბანში, ხოლო მეორე – ცხინვალში. ორთავე სარკინიგზო ხაზი იშვიათად თუ გამოიყენება კმ 1+140-დან გზა მიუყვება ხეის ვერტიკალური ქანობით 8.0%. კმ 1+390 ნიშნულის შემდეგ გზა უხევეს და უერთდება ადგილობრივ საპროექტო გზას, რომელიც გაყვანილია E -60 გზატკეცილის სამშენებლო სამუშაოების ფარგლებში და გამოიყენებულ იქნება ავტობუსის განერებასთან მისასვლელი გზის სახით. ავტობუსის ახალი განერების შემდეგ, გზა გადაიხრება E- 60 გზატკეცილის არსებული ტრასისკენ და უერთდება მას კმ 6+420 (კმ 86+420) ნიშნულთან.

პროექტით გათვალისწინებულია ხანიაღვრე წყლების შეგროვება (895 მ სიგრძის) მაგისტრალურ კოლექტორში, რომლითაც მოხდება წყლის მდინარე ღიახეში მიმართვა. პროექტში განხილულია არსებული სადრენაჟე სისტემის გადაკეთება გზის გასხვისების ზონისა და მიმდებარე სასოფლო-სამეურნეო სავარგულების და საკარმიდამო ნაკვეთების წყალდიდობისგან დაცვისა და, ასევე, ხანიაღვრე წალსატარების საირიგაციო სისტემისგან გამოყოფის მიზნით.

ეტაპი 2: ასაქცევი გზის საბოლოო შეერთება გორი-ცხინვალის საავტომობილო გზასთან.

ასაქცევი გზის შეერთება გორი-ცხინვალის მთავარ საავტომობილო გზასთან განხორციელდება თ-სებრი გზაჯვარედინის სახით. გამოსაყოფი მიწის ფართობისა და გარემოზე ზემოქმედების მინიმუმირების მიზნით, ასაქცევი გზის პორიზონტალური ტრასა გაყვანილი იქნება E-60 გზატკეცილის პარალელურად, მისი ღერძიდან 40 მ მოშორებით.



რო  
=

ასაქცევი გზის გასხვისების ზონაში გზატკეცილის მიწაყრილის ჩამოქცევის თავიდან ასაცილებლად, გათვალისწინებულია 95 მ სიგრძის რკინა-ბეტონის საყრდენი კედლის აშენება.

საპროექტო დოკუმენტაციაში განხილულია:

- ✓ გზის და ხიდის პროექტირების სტანდარტები;
- ✓ საგზაო მიერთებები;
- ✓ ტროტუარები, უსაფრთხოების საშუალებები და სხვა საგზაო კუთვნილებები საგზაო ნიშნები და მონიშვნა;
- ✓ მოძრაობა;
- ✓ მიწის ვაკისი;
- ✓ საგზაო სამოსის დაპროექტება;
- ✓ ხიდის მშენებლობისათვის გამოსაყენებელი მასალები (ბეტონი და არმატურა);
- ✓ ხიდის სამშენებლო კონსტრუქციები (შუალედური და განაპირა ბურჯები, წინასწარდაძაბული კოჭები, ფენილის ფილა, საძირკვლები და ხიმინჯები);
- ✓ სადრენაჟე სისტემა და წყალგამტარი მილები;
- ✓ მდ. ლიახვის წყლის მაქსიმალური ხარჯები;
- ✓ წყლის მაქსიმალური დონეები და მდინარის კალაპოტის გარეცხვის სიღრმეები.

საინჟინრო-გეოლოგიური პირობები, ძირითადად, დადგენილია E-60 ავტომაგისტრალის დაპროექტებისა და მშენებლობის დროს ჩატარებული კვლევების, აგრეთვე ასაქცევი გზის ტრასის საზღვრებში წინასწარ გაბურღილი 8 ჭაბურღილის მონაცემების საფუძველზე. ჩაყინვის სიღრმე განსაზღვრულია გორის პიდრომეტეო სადგურის დაკვირვებების გამოყენებით.

განმარტებით ბარათში არ არის განხილული კლიმატი, ტოპოგრაფია, გასასხვისებელი მიწის ფართი და დანიშნულება, მშენებლობის პერიოდის გარემოზე ზემოქმედების მინიმუმაციის პირობები.

ანგარიშში მოცემულია გარემოსდაცვითი მონიტორინგის პროგრამა მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდებისათვის.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად გამოვლენილი შენიშვნები პირობების სახით ასახულია წინამდებარე დასკვნის III თავში.

### III. პირობები

მშენებელმა და დამკვეთმა სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოების განხორციელებისა და ექსპლუატაციის პერიოდში უნდა უზრუნველყოს:

მშენებლობისა და ექსპლუატაციის განხორციელება ზემოთ განხილული საპროექტო დოკუმენტაციის შესაბამისად;

1. აუცილებელია მდ. ლიახვის მარცხენა ნაპირზე გაერთიანებული სარეგულაციო კედლის მოწყობა, ხოლო მარჯვენა ნაპირზე არსებული სანაპირო კედლის აღდგენა, რომლებიც დაიცავენ ერთმანეთის პარალელურად განლაგებული სამი ხიდის განაპირა ბურჯებსა და და მისასვლელი ყრილების კონუსებს გამორეცხვისაგან. მუშა პროექტები შეთანხმებულ იქნეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოსთან.
2. სამშენებლო ტერიტორიის წინასწარი მომზადება, რაც ითვალისწინებს ნიადაგის მცენარეული ფენის მოხსნას და დროებითი გზების გაყვანას;
3. ნიადაგის ზედაპირის და მცენარეული საფარის დაცვა სამშენებლო სამუშაოების პერიოდში უნდა განხორციელდეს მშენებლობის სათანადო დაცვებითა და მცენარეული ფენის შენახვა-დასაწყობებით (შემდგომი რეკულტივაციისათვის გამოსაყენებლად);
4. ნიადაგისა და წყლის დაბინძურება ზეთით, საწვავ-საცხები მასალებითა და სხვა ქიმიური ნივთიერებებით ასაქცევი გზისა და ხიდის მშენებლობის დროს უნდა აღკვეთოს მანქანა-მექანიზმების და დანადგარ-მოწყობილობების რეგულარული შემოწმებებით, ადგილზე გარეცხვის აკრძალვით და სარემონტო-პროფილაქტიკური ღონისძიებების მაღალკვალიფიციური პერსონალის მიერ განხორციელებით;
5. მოსახლეობის სოციალური და ხაცხოვრებელი გარემოს მაქსიმალური დაცვის მიზნით სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოები სახლების უშუალო სიახლოვეს მდებარე მოედნებზე უნდა განხორციელდეს გრაფიკის შკაცრი დაცვით, მხოლოდ სამუშაო დღეებსა და სამუშაო საათებში. იმ ადგილებში, სადაც მოსალოდნელია ხმაურის დონის გადაჭარბება, საჭიროა სამშენებლო ტექნიკის ერთდროული მუშაობის შესღუღვა და/ან დროებითი ეკრანის მოწყობა;
6. მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი ნარჩენები და სამშენებლო ნაგავი ტრანსპორტირებული და უტილიზირებული უნდა იყოს გარემოს დაცვის სამსახურების მიერ E -60 ავტომაგისტრალის მშენებლობისათვის გამოყოფილ ნაგავსაყრელზე, სათანადო წესებისა და ტექნოლოგიის დაცვით;
7. განისაზღვროს გარემოს დაცვის და ადგილობრივი მმართველობის ორგანოებთან შეთანხმებული ნიადაგის მცენარეული ფენის დასაწყობების ტერიტორიის ადგილმდებარეობა და აუცილებელი ფართობი;
8. ასაქცევი გზის და ხიდის სამშენებლო სამუშაოებისათვის გასოცნებულ იქნეს E -60 ავტომაგისტრალის სამშენებლო ბაზები, არსებული ტექნიკური და გარემოსდაცვითი პირობები, წყალმომარაგების, ელექტრომომარაგებისა და კანალიზაციის სისტემები.

ერე



#### IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქეუწყებო დაწესებულების სააგრომობილო გზების დეპარტამენტი-ს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „ადმოსავლეთ-დასავლეთ საქაროსნული ავტომაგისტრალის გაუმჯობესების პროექტის ფარგლებში, სვენეთი-რუისის მონაკვეთზე, მე-2 ლოტის შემოვლითი გზისა და მდ. ღიახვზე ახალი ხიდის მშენებლობის“ საპროექტო დოკუმენტაციის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავით გათვალისწინებული პირობების შესრულების შემთხვევაში.

ლიცენზიებისა და ნებართვების

სამსახურის უფროსი

ნიკოლოზ ჭახნაკია

(სახელი, გვარი)

