



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

№ 69

“ 30 ” 06 2009 წ

### I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – „სენაკი-ფოთი-სარფი საავტომობილო გზის მე-100 კმ-ზე მდ. კუბისწყალზე 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 – ქ. ბათუმის შტასვლელი;
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 20.05.09;
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შ.პ.ს. „გზაკომუნპროექტი და ექსპერტიზა“.

## II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საექსპერტო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე განსახილველად წარმოდგენილია სენაკი-ფოთი-სარფი საავტომობილო გზის მე-100 კმ-ზე მდ. კუბისწყალზე დაზიანებული ხიდის ნაცვლად ნაცვლად კაპიტალური სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის“ საპროექტო დოკუმენტაცია, რომელიც საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დაკვეთით მომზადებულია ინსტიტუტი „საინჟინრო-გეოლოგიური და მიწათმშენებლობის ინსტიტუტი“.

წინამდებარე საპროექტო დოკუმენტაცია წარმოადგებს საერთაშორისო მხიშვნელობის სენაკი-ფოთი-სარფი საავტომობილო გზის მე-100 კმ-ზე მდ. კუბისწყალზე დროებითი ხიდის ნაცვლად კაპიტალური სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტს. არსებულ ნაგებობათა კვანძი აგებულია 60-100 წლის წინ და მდებარეობს უშუალოდ ზღვის ნაპირთან.

აღნიშნულ სახიდე გადასასვლელს მდებარეობს ქ. ბათუმის ვარეუბანში. საავტომობილო გზა მსჭვებდა ძველ ზღვის სანაპიროს, მითავესებულია სანაპირო ზოლსა და სარკინიგზო ხაზებს შორის და ხიდური გადასასვლელით მართობულად ჰკვეთს მდ. კუბისწყალს.

წარმოდგენილ საპროექტო დოკუმენტაციაში განხილულია მშენებარე სახიდე გადასასვლელის უბნის საინჟინრო-გეოლოგიური და ჰიდროლოგიური პირობები. ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური შეფასებისთვის ჩატარებულია საკვლევ-სადიებო სამუშაოები, რომელიც მოიცავს ბურღვის სამუშაოებს, სინჯების ლაბორატორიულ კვლევებს და ფონდური მასალების შესწავლას. ლაბორატორიული სამუშაოების მონაცემების გათვალისწინებით, ხიდის ბურჯების საფუძვლად მიზანშეწონილად მიჩნეულია რაყნარი ზღვიური წარმოშობის, სხვადასხვა მარცვლოვანი ქვიშის შემავსებლითა და წვრილმარცვლოვანი ქვიშის ლინზებით წარმოდგენილი ფენა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად სამშენებლო მასალების მიმართ აგრესიულობის დასადგენად ჩატარებულია მდ. კუბისწყლისა და ზღვის წყლების ანალიზები. საიდანაც ირკვევა, რომ მდინარის წყალი არ არის აგრესიული არც ერთი მარკის ბეტონის მიმართ, ხოლო ზღვის წყალი ბეტონის მიმართ ამჟღავნებს სულფატური სახის აგრესიას.

პროექტით პირველ ეტაპზე გათვალისწინებულია გზის მარჯვენა მხარისა და ხიდის მთლიანი კომპლექსის აშენება, მასზე მოძრაობას გადართვა, მარცხენა ზოლზე დროებითი ხიდის და მისასვლელების დაშლა, მარცხენა ზოლისა და ხიდის მშენებლობა.

დროებითი სამშენლო მოკიდები მოეწყობა მისასვლელების ნაწილზე ხიდის ორივე მხარეს, მობილური საყოფაცხოვებო და ძვირე სასაწყობო შენობების გახლავებით. მშენებლობისას დაგეგმილია ანაკრები კონსტრუქციების, სასაქონლო ბეტონისა და ასფალტობეტონის ქარხნიდან შემოზიდვა. მშენებლობისათვის ტოქსიკური მასალების გამოყენება არ არის გათვალისწინებული. შემოღობვისა და ტროტუარის ბლოკების ტრანსპორტირება მოხდება რკინა-ბეტონის ქარხნიდან. ძალის ნაშენის კოჭები ტრანსპორტირდება რკინიგზით ქ. გორის რკინ-ბეტონის ქარხნიდან, გადმოიტვირთება ადგილზე ორი ავტო ამწით, სამშენებლო გადაწყობით და დაყენებით საყრდენ ნაწილზე.

მონოლითური კონსტრუქციებისათვის ქარხნიდან ბეტონის ტრანსპორტირება ხორციელდება მიქსერებით.

არსებული ხიდის ბურჯისა და ხიდქვეშა კალაპოტის გამაგრების სამუშაოების წარმოებისათვის მდინარის მარცხენა მხარის კალაპოტი გადაიკეტება ნაკადის არსებული მილის მარჯვენა ხერხტში და გატარდება ხიდის მარჯვენა მხარეს.

მარცხენა მხარეს სამუშაოების დამთავრების შემდეგ ნაკადი გატარდება მილისა და ხიდის მარცხენა მხარეს და გამაგრდება კალაპოტის მარჯვენა ნაწილი. სავალი ნაწილის ზედაპირთან ნაბურღ-ნატენი ხიმინჯების ბურღვა მოხდება აგრეგატ „KATO“-ს გამოყენებით (№1 და №5 ხიმინჯების გარდა, რომელთა ბურღვა შესაძლებელია არსებული კომუნიკაციების გაშიშვლების შემდეგ) „აჭარის ელექტროკავშირი“-სა და „ბათუმის წყალი“-ს წარმომადგენლების მეთვალყურეობით. არსებული კომუნიკაციების განსათავსებლად მშენებლობის პროცესში მოეწეობა დროებითი ხიდური კონსტრუქცია.

სათავსების მოსაწყობად ქვაბულში გრუნტი დამუშავდება ექსკავატორით 0,65მ3, დაიტვირთება ავტოტრანსპორტზე და გატანილ იქნება საყრელში. გრუნტის დამუშავებისა და კონსტრუქციების დაშლის შედეგად მიღებული მასალები გატანილ იქნება საყრელში, ვინაიდან ტერიტორიის სიძვირის გამო მათი ადგილზე განთავსება შეუძლებელია.

პროექტით გათვალისწინებულია არსებული ხიდის ნაწილობრივ დაშლა და ახალი ხიდის მშენებლობა. სამშენებლო უბანზე მოძრაობის პირობების შერბილების მიზნით დაგეგმილია მისასვლელი გზის პორიზონტალური, ხოლო ვრცელ პროფილში კერტიკალური მრუდების მოწყობა. ეს თავის მხრივ საგრძნობლად შეასუსტებს გამონაბოლქვი აირების გაფრქვევას.

ძველი ასფალტბეტონის ფენა მოიხსნება ფრეზირებით, მოხნილი მასა ბიტუმით გაძლიერების შემდეგ გამოყენებული იქნება საფუძვლად, რომელიც ზევიდან გადაიფარება ახალი წვრილმარცვლოვანი ასფალტბეტონის ფენით. მრჯვენა მისასვლელზე ხიდთან ტროტუარები გაფართოვდება რკინა-ბეტონის ტროტუარის ბლოკებით, ხოლო თვითონ ტროტუარები დაიფარება ახალი წვრილმარცვლოვანი ასფალტბეტონის 3 სმ-იანი სისქის ფენით. მოხდება არსებული 6 არხიანი კავშირგაბმულობის კაბელების გადაწყობა 4 სათვალთვალო ჭის მოწყობით.

არსებული მარცხენა დეფორმირებული ბურჯის გამაგრების მიზნით გაჩენილი ნაპრალი ამოივსება ბეტონით, ბურჯის საძირკველი და ტანი გაერთიანდება მონოლითური რკინაბეტონის პერანგით, არმატურის ბადის დამაგრებით საძირკველისა და ტანში წინასწარ ჩამაგრებული არმატურის ანკერებზე.

შესაძლო წარეცხვის თავიდან ასაცილებლად ხიდქვეშა კალაპოტის გამაგრება განხორციელდება რკინაბეტონის ფილით კბილის მოწყობით. გათვალისწინებულია ნაბურღ-ნატენი რკინაბეტონის ხიმინჯების 1.5 მ. საძირკველის, მონოლითური რკინა-ბეტონის სათავსების, ანაკრები წინასწარდადაბული რკინა-ბეტონის კოჭების, სიგრძით 27.0 მ. მალის ნაშენის მოწყობა.

მოეწყობა 4 მ სიგანის ცალმხრივი ტროტუარი, თუჯის ჩამოსხმული მხატვრული მოაჯირებით. დაყენდება შემლობი ბლოკები. ტროტუარის ზედაპირი დაიფარება ორფენიანი წვრილმარცვლოვანი ასფალტბეტონის საფარით და მოეწყობა ჰიდროიზოლაცია. ხიდის ყრილთან შეუღლება ხორციელდება 4მ სიგრძის რკინაბეტონის გადასასვლელი ფილებით.

როგორც წარმოდგენილი დოკუმენტაციიდან ირკვევა, საპროექტო სახიდე გადასასვლელისთვის ჰიდრაულიკური გაანგარიშება არ ჩატარებულა და მისი გამტარუნარიანობა დაფუძნებულია მიმდებარე სარკინიგზო გადასასვლელის გამტარუნარიანობაზე.

კაპიტალური სახიდე გადასასვლელის რანგის მინიჭებისას საპროექტო დოკუმენტაციაში, გათვალისწინებული უნდა ყოფილიყო შავი ზღვის გავლენაც, ანუ ჰიდროლოგიური შესწავლის მასალები გაცილებით უფრო ინფორმაციული უნდა ყოფილიყო, რომელშიც განხილული იქნებოდა მდინარე კუბისწყალის და შავი ზღვის მაქსიმალური საანგარიშო დონეების პირობებში, აგრეთვე შავი ზღვის მინიმალური, ხოლო მდ. კუბისწყლის მაქსიმალური დონეების პირობებში მათი შეუღლების პროგნოზული ანგარიშები. ასევე მითითებული უნდა ყოფილიყო რის საფუძველზე დაინიშნა ზომინჯების ჩაღრმავებები.

წარმოდგენილი საპროექტო დოკუმენტაცია არ გვაძლევს საფუძველს რათა საპროექტო სახიდე გადასასვლელი – ეკოლოგიური ექსპერტიზის შედეგად მიჩნეულ იქნეს როგორც მუდმივი ტიპის კაპიტალური ნაგებობა, რადგანაც საპროექტო დოკუმენტაციაში არ არის წარმოდგენილი შესაბამისი დასაბუთება, აქედან გამომდინარე სახიდე გადასასვლელი უნდა ჩაითვალოს, როგორც დროებითი გადასასვლელი.

წარმოდგენილ საპროექტო დოკუმენტაციაში განხილულია სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობისას უსაფრთხოების ტექნიკის დაცვა.

ექსპერტიზის პროცესში დამოუკიდებელი ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნები საფუძველად 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 ნიადაგის და ბიოლოგიკურ ვერცხვების დაცვა აგრეთვე ნარჩენების მართვის ღონისძიებათა განხორციელებაზე;
3. მდ. კუბისწყლის იქტიოფაუნის შენარჩუნების მიზნით სამუშაოების მიმდინარეობის დროს შემოწმდეს სამშენებლო ტექნიკისა და სატრანსპორტო საშუალებების ძრავები და მუშა ავრეგატები მათი ხმაურის, ვიბრაციისა და ემისიათა მახასიათებლების ნორმებით დასაშვებ მაჩვენებლებთან შესაბამისობაზე;
4. დროებითი საყრდელის მოწყობისა და მისი პირველ მდგომარეობაზე აღდგენის საკითხი შეთანხმდეს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან.
5. განისაზღვროს მდ. კუბისწყლის იქტიოფაუნაზე საქმიანობით გასოწვული მოსალოდნელი უარყოფითი ზემოქმედება და მათი შემარბილებელი ღონისძიებები;
6. სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობის დროს შემოწმდეს სამშენებლო ტექნიკისა და სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურად გამართულობა, ძრავებისა და მუშა ავრეგატების ხმაურის, ვიბრაციისა და ემისიათა მახასიათებლების ნორმებით დასაშვებ მაჩვენებლებთან შესაბამისობა;
7. სამუშაოების დამთავრების შემდეგ სამუშაო ადგილი და სამშენებლო მოედანი უნდა გასუფთავდეს ყოველგვარი სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნაგვისგან;
8. სამუშაოების დამთავრების შემდეგ მოხდეს ნიადაგის დაზიანებული ფენის აღდგენა და რეკულტივაცია;
9. დაწესდეს შკაცი კონტროლი ნამუშევარი ნავთობპროდუქტებისა და სახიფათო ნარჩენების, ასევე საყოფაცხოვრებო ნარჩენების მდინარის კალაპოტში მოხვედრის თავიდან აცილება მიზნით;
10. დაუშვებელია მანქანა-მექანიზმების რეცხვა მდინარის ნაპირზე. მათ გასარეცხად მოეწყოს სპეციალურად აღჭურვილი ადაგილები.
11. ატმოსფერულ ჰაერში მტკრის ემისიის შემცირების მიზნით გატარდეს მტკრის გავრცელების საწინააღმდეგო ღონისძიებები.

#### IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი სენაკი-ფოთი-სარფი საავტომობილო გზის მე-100 კმ-ზე მდ. კუბისწყალზე 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:

ნიკოლოზ ჭახნაკია

