



## საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საგლოლო-ჭიორა-ღების  
საავტომობილო გზის მე-12 კმ-ზე მდ. ჩვეშურაზე სახიდე გადასასვლელის  
მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის

### ტექნიკური რეზიუმე

პროექტის ავტორი - შპს "პროექტმშენკომპანი"

თბილისი 2018

## 1 შესავალი

ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით, მეზობელ ქვეყნებთან ვაჭრობის ხელშეწყობასა და ტურიზმის ინფრასტრუქტურის განვითარებას უმთავრესი როლი ენიჭება, ამ მხრივ კი, როგორც სახელმწიფო ასევე ადგილობრივი მნიშვნელობის საგზაო ქსელის გაუმჯობესება მნიშვნელოვან ფაქტორებს განაპირობებს. სატრანსპორტო სექტორის განვითარება აუცილებელია სათანადო ეკონომიკური ზრდისთვის, და საქართველოს მოსახლეობის ცხოვრების პირობების გასაუმჯობესებლად.

შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საგლოლო-ჭიორა-ღების საავტომობილო გზის მე-12 კმ-ზე, მდ. ჩვეშურაზე სახიდე გადასასვლელის მოწყობის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაცია შედგენილია შ.პ.ს. „პროექტმშენკომპანი“-ს მიერ საავტომობილო გზების დეპარტამენტის 03.06.2016 წლის გაცემული დავალების საფუძველზე პროექტს ახორციელებს საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

პროექტის გზშ-ს ანგარიშის მომზადების საფუძველს წარმოადგენს საქართველოს კანონი „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“. კანონის მე-4 მუხლის, პირველი პუნქტის, „კ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, „საერთაშორისო და შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების, რკინიგზისა და მათზე განთავსებული ხიდების, გზაგამტარი გვირაბის. აგრეთვე საავტომობილო გზის, რკინიგზის და მათი ტერიტორიების საინჟინრო დაცვის ნაგებობების აგება“ მიეკუთვნება ეკოლოგიურ ექსპერტიზას დაქვემდებარებულ საქმიანობას.

თუ გავითვალისწინებთ, რომ საგლოლო-ჭიორა-ღების საავტომობილო გზა შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზაა, მასზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტი უნდა განხორციელდეს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის პირობების მიხედვით.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის გაცემა ხდება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს მიერ, დაგეგმილი საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზშ) ანგარიშის ეკოლოგიური ექსპერტიზის საფუძველზე.

საპროექტო უზანი მდებარეობს დასავლეთ საქართველოში, ონის მუნიციპალიტეტში.

## 2 პროექტით განსაზღვრული საქმიანობის და დეტალების დახასიათება

საპროექტო მონაკვეთზე გზის სამოსი ქვიშა-ხრემოვანია, ხოლო მისი სიგანე მერყეობს 4-6 მ-ს შორის. სახიდე გადასასვლელი მდინარე ჩვეშურაზე ამჟამად მწყობრიდან არის გამოსული და არ ექვემდებარება რეაბილიტაციას. აღნიშნულ მონაკვეთზე ტრანსპორტის მოძრაობა გართულებულია.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ტექნიკურ სამმართველოში წარდგენილ მასალების განხილვის შედეგად მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება ახალი ფოლადრკინაბეტონის ხიდის მშენებლობის შესახებ.

მშენებლობის მთელს პერიოდში არსებული ხიდი გამოყენებულ იქნება როგორც დროებითი შემოსავლელი ხიდი, რომლის დამლაც (დემონტაჟი) მოხდება ახალი ხიდის აშენების დასრულების შემდეგ;



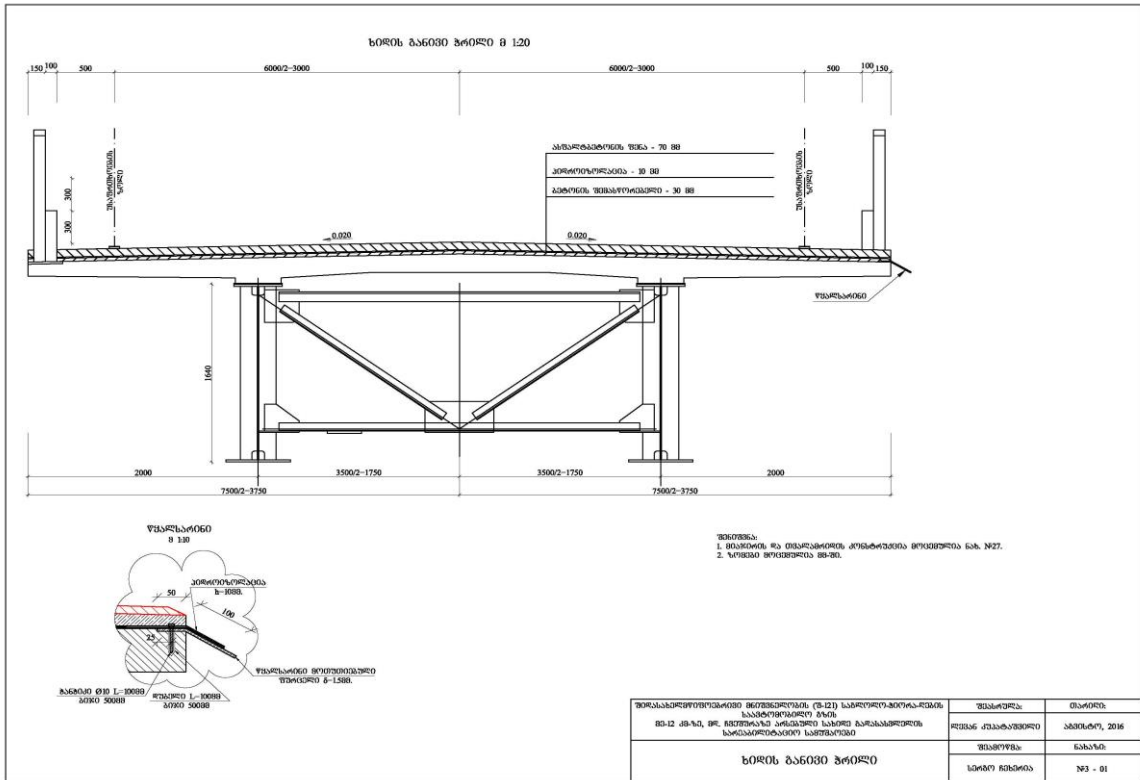
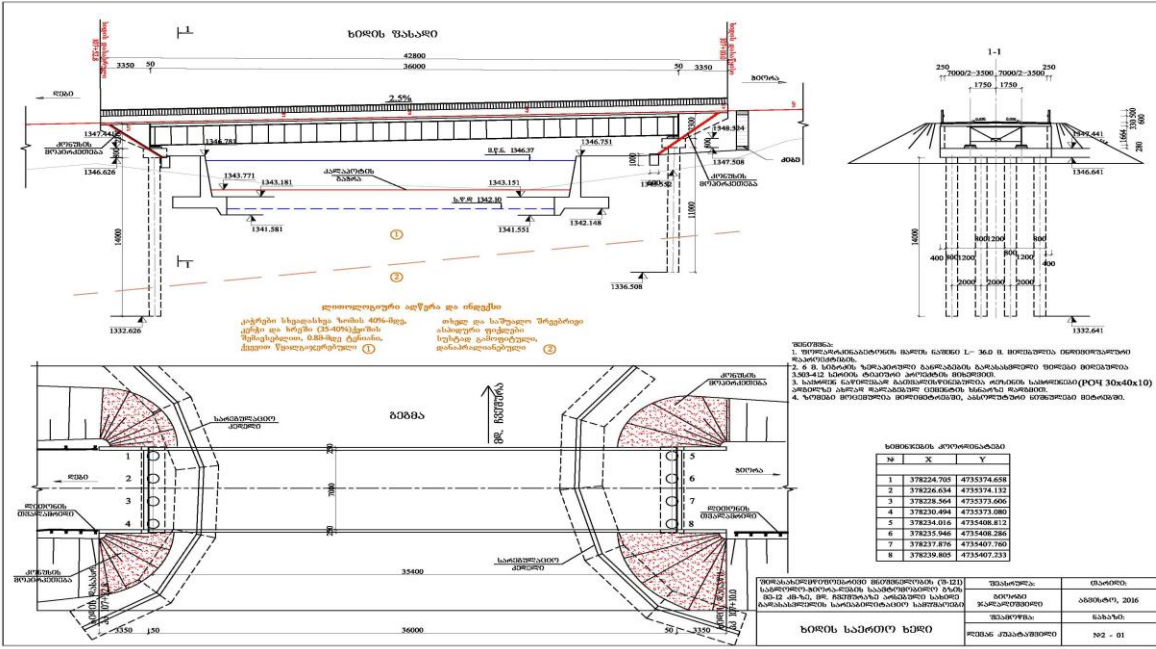
### საპროექტო გადაწყვეტილებები

საპროექტო გადაწყვეტილებით მალის ნაშენი მიღებულია 36.0 მეტრის სიგრძით, ამავე გზაზე წინა წლებში აშენებული 36.0 მეტრიანი ფოლადრკინაბეტონის კონსტრუქციის ხიდების ანალოგიით. ხიდი ერთმალისანია. სახიდე გადასასვლელის საერთო სიგრძეა 44.0 მეტრი. ხიდის გაბარიტი Γ-7 ტროტუარების გარეშეა, ისევე როგორც ნახსენებ ხიდებში. 36.0 მეტრიანი ფოლადრკინაბეტონის მალის ნაშენი გაანგარიშებულია A11 და HK-80 დროებით საავტომობილო დატვირთვებზე. პროექტირებისას გამოყენებულია ფოლადრკინაბეტონიანი მალის ნაშენის ტიპური პროექტის ინვ.# 3.503.9-43/89 მასალები. მალის ნაშენი შედგება სამი სექციისგან. განაპირა სექციების სიგრძეა 12,5მ, შუალედის-11მ. სექციები ერთანეთთან შეერთებულია მაღალი სიმტკიცის ჭანჭიკებით, ჰორიზონტალური და ვერტიკალური ზედსადებების გამოყენებით. მთავარ კოჭებზე ეწყობა ანაკრები რკ/ბეტონის ფილები. სავალი ნაწილი სტანდარტული კონსტრუქციისა 3 სანტიმეტრიანი გამასწორებელი ბეტონის, 1 სმ ჰიდროიზოლაციით და 7 სმ ასფალტბეტონის საფარით.

რკინაბეტონის სანაპირო ბურჯები ხიმინჯებზეა დაფუძნებული. რკინაბეტონის ხიმინჯები დ=820მმ, სიგრძე-16მ; 4ხიმინჯი, ყოველი ბურჯის ქვეშ. ხიმინჯები კიდულია, გათვლილი პროგრამა "Лира софт" მიხედვით. კონუსების ფერდობები გამაგრებულია ქვის წყობით ბეტონის კბილზე დაბჯენით. ხიდი ერთმალისანია მალის ნაშენი შედგება ორი ორტესებრი შედგენილი კოჭისაგან. კოჭის კედლის სიმაღლეა 1,6 მ. ჰორიზონტალური ფურცლებია 32 მმ სისქით. დაყენებულია ჰორიზონტალური და ვერტიკალური კავშირები. მალის ნაშენის სიგრძე შერჩეულია ჩატარებული ჰიდროლოგიური გაანგარიშებების საფუძველზე.

თვალამრიდი და მოაჯირები ლითონისაა. ხიდი და გადასასვლელი ფილები დაფარულია ცემენტბეტონის საფარით სისქით 12 სმ. საყრდენი ნაწილები მიღებულია ПОУ 400X300X100. სადეფორმაციო ნაკერების კონსტრუქცია მიღებულია 3.503.1-101 სერიის #25047 ტიპობრივი პროექტის გამოყენებით. ცემენტბეტონის სავალი ნაწილი მიღებულია ტიპური პროექტის მიხედვით სერია #3.509.12 ინვ. #384/42 . სამშენებლო მოედანი მალის ნაშენის ასაწყობად, ზომით 50მX20მ, განთავსებულია მდ. ჩვეშურას მარჯვენა ნაპირზე. დასაყენებლად გამოყენებულია ორი დროებითი ძელყორის ბურჯი. ავანბეკი მოკლეა 6,5მ სიგრძის. დაყენება ხორციელდება 4 ასაწევი ჯალამბრით პოლისპასტებით.

მალის ნაშენიდან (ხიდიდან) წყლის გადაყვანა პროექტით გათვალისწინებული ხიდის 2,5%-იანი გრძივი ქანობით და განივი ორმხრივი 2%-იანი განივი ქანობებით. ხიდზე, მალის ნაშენის ორივე მხარეს (მთელს სიგრძეზე) პროექტით გათვალისწინებულია „მალის განაპირა კიდეებზე წყალსარინი დეტალის მონტაჟი (სულ 72,0გრძ/მ) 1,5მმ სისიქის მოთუთიებული ფოლადის ფურცლით.



**მშენებლობის ორგანიზაცია**

სამშენებლო მოედნის მოწყობა გათვალისწინებულია მდინარის მარცხენა ნაპირზე ხიდიდან ახლოს, ხოლო კოჭების ასაწყობი და გასასრიალებელი გზების მოწყობა – ხიდის მარცხენა მისასვლელ საავტომობილო გზაზე.

ბურჯების მშენებლობის დაწყება გათვალისწინებულია მარჯვენა ნაპირის ბურჯით. მარჯვენა ნაპირზე რთული რელიეფის და შეზღუდული სივრცის გამო ჭაბურღილების ბურღვის მოედანი ეწყობა არსებული რელიეფის ნიშნულებიდან, რისთვისაც მოედნის დასაცავად ნაპირის გასწვრივ ეწყობა ძელორის დროებითი კედელი, დაყრდნობილი ქვის რისბერმაზე. ბურღვა ხორციელდება აგრეგატით YKC სამაგრი მილის გამოყენებით კლდოვანგრუნტის ზედაპირამდე. ხიმინჯების დაბეტონების შემდეგ ხორციელდება მოედნის გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით და ნაწილის ხელით წამწიქვედას ძირის ნიშნულამდე, ზედმეტი სამაგრი მილის ნაწილი იჭრება და ეწყობა სათავისი მონოლითური რკინა-ბეტონისაგან. იშლება ძელორის დროებითი კედელი.

მარცხენა ნაპირზე ეწყობა ბურღვის მოედანი და კუნძული დროებითი ბურჯის მოსაწყობად წამწიქვედას ძირის ნიშნულზე. მოედნის და კუნძულის დაცვა გათვალისწინებულია ძელორის დროებითი კედლით ქვის რისბერმაზე დაყრდნობით. დროებითი ბურჯის საძირკვლად გამოიყენება გაძლიერებული ძელორის დამცავი კედელი, ხოლო ტანი ეწყობა ანაკრები ბეტონის ბლოკებისაგან 1,0x1,0x1,0მ. ძელორის გაძლიერება უნდა მოხდეს ჰორიზონტალური და ვერტიკალური მორების დამატებით ერთი მეტრის ინტერვალით.

ხიმინჯების ბურღვა აგრეგატით YKC -ით ხორციელდება სამაგრი მილის გამოყენებით კლდოვანი გრუნტის ზედაპირამდე. ხიმინჯების დაბეტონების შემდეგ ეწყობა სათავისი მონოლითური რკინა-ბეტონისაგან.

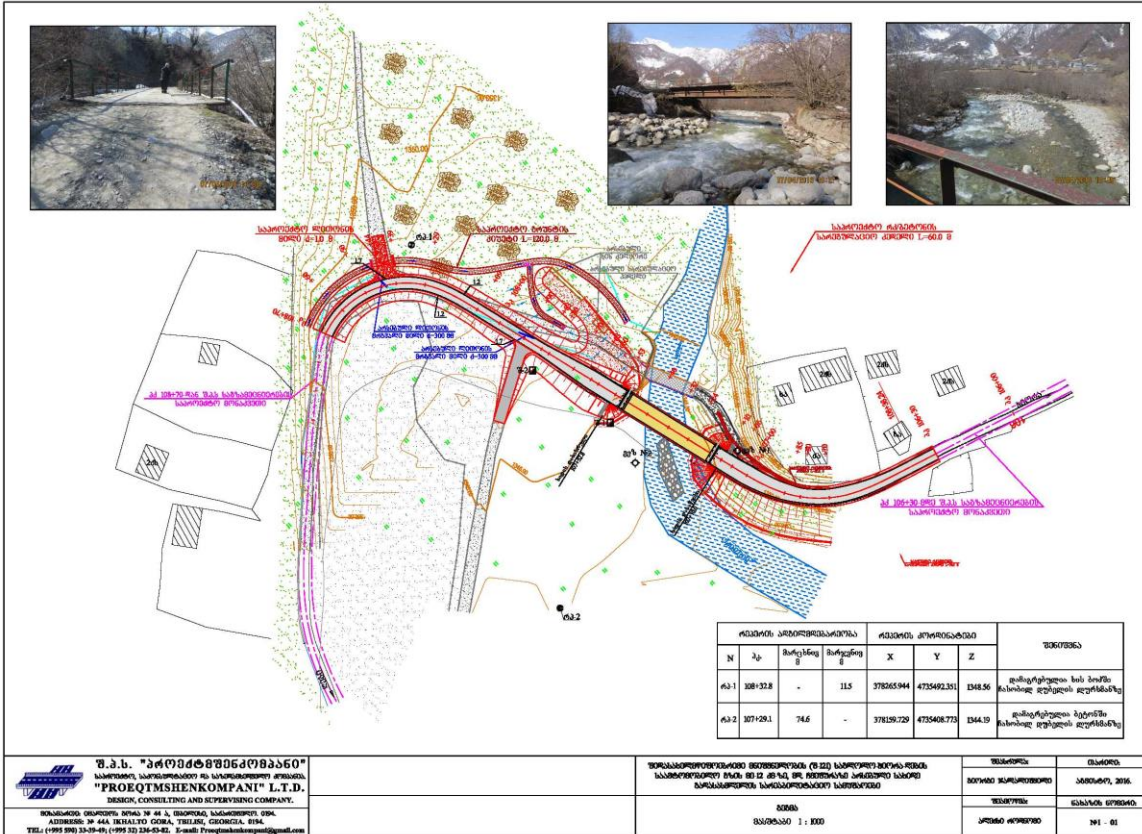
მარცხენა ნაპირის მისასვლელზე ეწყობა გასასრიალებელი გზები ნახევრადგანძელების და რელსების გამოყენებით. სანაპირო და დროებით ბურჯზე იდგმება ხის ძელორი (შპალერი) უჯრედები და გასასრიალებელი გზები. მალის ნაშენის აწყობა ხორციელდება მარცხენა მისასვლელზე ძელორ უჯრედებზე 3 ბლოკისაგან, 6,5მ სიგრძის ავანბეკის გამოყენებით. მალის ნაშენის კოჭის გასრიალება მალში ხდება ბაკელიტიზირებული ფანერის ან ფტოროპლასტის საფენელზე გამწევი და სამუხრუჭო ჯალამბრების მეშვეობით. კოჭის მალში გასრიალების შემდეგ იხსნება ავანბეკი, დომკრატების გამოყენებით ხდება მისი საყრდენ ნაწილებზე დაყენება თანდათანობით ძლიერი უჯრედების მოხსნით. კოჭების მუდმივ საყრდენ ნაწილებზე დაყენების შემდეგ ხდება ფილის მონოლითური ნაწილის დაბეტონება მარცხენა მხრიდან და ბეტონის 80%-ის სიმტკიცის მიღების შემდეგ ანაკრები რკინა-ბეტონის ფილების დაყენება ავტოამწით ტვ/ამწ 16ტ, რომელიც გადაადგილდება დროებით ხის საფარზე. ფილების მალში დაყენების შემდეგ ხდება მარჯვენა მხრიდან მონოლითური ფილის მოწყობა და მალის ნაშენის ლითონის კოჭებთან გამონოლითება.

ბეტონის მიერ სათანადო სიმტკიცის მიღების შემდეგ მონტაჟდება მოაჯირები, თვალამრიდები და ეწყობა გადასასვლელი ფილები, დახურული ტიპის სადერფორმაციო ნაკერები და ცემენტობეტონის საფარი.

როგორც აღნიშნული იყო მარჯვენა ნაპირის შეზღუდული სივრცისა და მომქმედი არსებული ავტოგზის გამო, სამუაოთა წარმოების დროს უნდა მოხდეს მშენებლობის ზონის შეღობვა და შესაბამისი გამაფრთხილებელი საინფორმაციო ნიშნების დაყენება.

საპროექტო ხიდის აშენებისა და მასზე მოძრაობის გაშენის შემდეგ ხდება არსებულ ხიდზე დამონტაჟებული „სარმი“-ს ტიპის მალის ნაშენის გამოგორება მარცხენა მისასვლელზე, მისი დაშლით ბლოკებად, არსებული სივრცული მალის ნაშენის დაჭრა აირმედულების აგრეგატით, მათი დატვირთვა ავტოტრანსპორტზე დამკვეთის ბაზაზე მათი ტრანსპორტირებით.

ახალი სახიდე გადასასვლელი შენდება არსებული ხიდის მარცხენა მხარეს დაახლოებით 25-50მ დაშორებით, ახალ საპროექტო ღრძზე(არსებული ხიდს ქვედა ბიეფში), ხოლო მშენებლობის პროცესში ავტოტრანსპორტის მოძრაობა მოხდება არსებულ ხიდზე



**2.1.1.1 სამშენებლო ბანაკი**

დაგეგმილი საქმიანობის სპეციფიკის, შესასრულებელ სამუშაოთა მოცულობის და საქმიანობის განხორციელების რაიონის ფონური სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის გათვალისწინებით მძლავრი ინფრასტრუქტურის მქონე სამშენებლო ბანაკების მოწყობა საჭირო არ არის. საპროექტო ხიდთან ახლოს მოეწყობა ერთი ბაზა, სადაც გამოიყოფა სამშენებლო ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების ავტოსადგომი, სხვადასხვა სამშენებლო მასალების სასაწყობო მეურნეობა და სხვ.

სამშენებლო მოედნის მოწყობა გათვალისწინებულია მდინარის მარცხენა ნაპირზე ხიდთან ახლოს, ხოლო კოჭების ასაწყობი და გასასრიალებელი გზების მოწყობა – ხიდის მარცხენა მისასვლელ საავტომობილო გზაზე.

გათვალისწინებული არ არის გარემოზე ზემოქმედების ისეთი წყაროების მოწყობა, როგორებიცაა ბეტონის ან ასფალტბეტონის საამქრო და სხვ. მშენებლობისთვის საჭირო ასფალტბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება რეგიონში არსებული სხვადასხვა საამქროებიდან, შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე. მშენებლობაში დასაქმებულთა შორის დიდი წილი იქნება ადგილობრივი მოსახლეობა.

**2.1.2 მცენარეული საფარის და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა**

მოსამზადებელი ეტაპის ერთერთი მნიშვნელოვანი სამუშაოებია მცენარეული საფარის და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა და მათი მართვა.

პროექტი სპეციფიკიდან გამომდინარე მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოების ჩატარება საჭირო იქნება ხიდთან მისასვლელი გზების მშენებლობის დროს რომელთა საერთო რაოდენობა იქნება 330 მ<sup>3</sup>

ნიადაგის ფენის მოხსნის სამუშაოები უნდა განახორციელოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების დაცვით.

მოსამზადებელ ეტაპზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა მოიხსნება:

- სამშენებლო ბაზების ტერიტორიაზე;
- ფუჭი ქანების სანაყაროსთვის გამოყოფილ ტერიტორიაზე;
- საპროექტო ხიდის დერეფნის სამშენებლო მონაკვეთის თითქმის მთლიან სიგრძეზე.

### 2.1.3 სამშენებლო სამუშაოების წყალმომარაგება და ჩამდინარე წყლების არინება

საავტომობილო გზის სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. როგორც უკვე ავღნიშნეთ მშენებლობისთვის საჭირო ასფალტბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება რეგიონში არსებული სხვადასხვა საწარმოებიდან. შესაბამისად ბეტონის დასამზადებლად წყლის გამოყენება საჭირო არ არის.

სასმელად შესაძლებელია ბუტილირებული წყლების გამოყენება. სამშენებლო ბაზაზე სავარაუდოდ მოეწყობა სამარაგო რეზერვუარი, რომელიც პერიოდულად შეივსება ავტოცისტერნის გამოყენებით.

სამუშაოების შესრულების პროცესში გამოყენებული სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის რაოდენობა დამოკიდებულია სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობაზე. წყლის ხარჯი იანგარიშება სამშენებლო ნორმებისა და წესების „შენობების შიდა წყალსადენი და კანალიზაცია“ – СНиП 2.04.01-85 მიხედვით და ერთ მუშაზე თითო ცვლაში შეადგენს 25 ლ-ს.

სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა იქნება დაახლოებით 40 კაცი. თუ გავითვალისწინებთ, რომ სამუშაოს რეჟიმი იქნება ერთცვლიანი, ხოლო წელიწადში სამუშაო დღეების მაქსიმალური რაოდენობა 200 დღე, სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება:

$$40 \times 25 = 1000 \text{ ლ/დღ. ანუ } 1 \text{ მ}^3/\text{დღ.}; 1 \times 200 = 200 \text{ მ}^3/\text{წელ.}$$

სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების რაოდენობის მიახლოებითი რაოდენობის გაანგარიშება ხდება გამოყენებული სასმელ-სამეურნეო წყლის 5-10%-იანი დანაკარგის გათვალისწინებით. გამომდინარე აქედან სამშენებლო სამუშაოების პროცესში წარმოქმნილი სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების რაოდენობა იქნება 180-190 მ<sup>3</sup>/წელ. ანუ 0,90-0,95 მ<sup>3</sup>/დღ.

სამეურნეო ფეკალური წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა საასენიზაციო ორმო მათი დაცლა მოხდება საასენიზაციო მანქანის საშუალებით, რომელიც ფეკალურ წყლებს გაიტანს და ჩაუშვებს ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის საკანალიზაციო სისტემაში, ადგილობრივ მუნიციპალურ სამსახურთან შეთანხმებით.

### 2.1.4 ნარჩენების მართვა

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის დროს წარმოქმნილი ნარჩენებიდან აღსანიშნავია საყოფაცხოვრებო ნარჩენები. სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა იქნება დაახლოებით 40 კაცი. თუ გავითვალისწინებთ, რომ ერთ მომუშავეზე წლის განმავლობაში მოსალოდნელია დაახლოებით 0.73 მ<sup>3</sup> საყოფაცხოვრებო ნარჩენების წარმოქმნა, მოსალოდნელი

საყოფაცხოვრებო ნარჩენების რაოდენობა დაახლოებით იქნება  $40 \times 0.73 = 29,2$  მ<sup>3</sup>/წელ. საყოფაცხოვრებო ნარჩენები შეგროვდება სამშენებლო ბაზების ტერიტორიაზე, სპეციალურ კონტეინერებში. დაგროვების შესაბამისად საყოფაცხოვრებო ნარჩენები გატანილი იქნება ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელზე.

### 2.1.5 სარეკულტივაციო სამუშაოები

საქართველოს გარემოსდაცვითი კანონმდებლობის მოთხოვნებიდან გამომდინარე სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ აუცილებელია სარეკულტივაციო სამუშაოების ჩატარება.

სარეკულტივაციო სამუშაოებში იგულისხმება დროებითი ნაგებობების და მშენებლობისას გამოყენებული დანადგარ-მექანიზმების დემობილიზაცია, მშენებლობის პროცესში დაზიანებული უბნების აღდგენა, წინასწარ მოხსნილი ნიადაგოვანი საფარის მოწყობა მშენებლობისას დროებით გამოყენებულ ტერიტორიებზე, დაბინძურებული ნიადაგების მოხსნა და გატანა სარემედიაციოდ, სამშენებლო ნარჩენების გატანა და ა.შ. სარეკულტივაციო სამუშაოები ასევე შეიძლება მოიცავდეს გზის დერეფანში მწვანე საფარის მოწყობას. გამწვანებისთვის გამოყენებული უნდა იქნას ადგილობრივი ჯიშის ხე-მცენარეები.

სარეკულტივაციო სამუშაოები განხორციელდება “ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ” საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების მიხედვით, კერძოდ:

რეკულტივაციას ექვემდებარება ყველა კატეგორიის დაზიანებული და დეგრადირებული ნიადაგი, ასევე მისი მიმდებარე მიწის ნაკვეთები, რომლებმაც დაზიანებული და დარღვეული ნიადაგების უარყოფითი ზემოქმედების შედეგად ნაწილობრივ ან მთლიანად დაკარგეს პროდუქტიულობა.

დეგრადირებული ნიადაგის რეკულტივაცია ხორციელდება მისი სასოფლო-სამეურნეო, სატყეო-სამეურნეო, წყალ-სამეურნეო, სამშენებლო, რეკრეაციული, გარემოსდაცვითი, სანიტარიულ-გამაჯანსაღებელი და სხვა დანიშნულების აღდგენის მიზნით.

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია უზრუნველყოს ნიადაგის საფარის მთლიანობა და მისი ნაყოფიერება მიახლოებით პირვანდელ მდგომარეობამდე, რისთვისაც საჭიროა:

მოხსნას ნიადაგის ნაყოფიერი და პროდუქტიული ფენა, შეინახოს სპეციალურად გამოყოფილ ადგილას და დაიცვას ნიადაგის ხარისხი (სხვადასხვა ნიადაგის ფენებთან და ქანებთან შერევა, მისი დაბინძურებისაგან, გადარეცხვისაგან, გაბნევისაგან დაცვა და სხვა) მათი დაცვისა და შემდგომი მიზნობრივი დანიშნულებით გამოყენების მიზნით;

ტერიტორიის დაბინძურების შემთხვევაში, მოახდინოს დამაბინძურებელი წყაროს ლიკვიდაცია და უმოკლეს ვადებში ჩაატაროს დაბინძურებული ტერიტორიის რეკულტივაცია, ნიადაგური საფარის მთლიანობის აღდგენის მიმართულებით;

დაიცვას მიმდებარე ტერიტორია დაზიანებისა და დეგრადაციისაგან.

სამუშაოების დასრულების შემდეგ მოხდება გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით, დატვირთვა და გატანა ნაყარში 4281 მ<sup>3</sup>. გამოუსადეგარი გრუნტის მუდმივი დასაწყობებისათვის ტერიტორია შერჩეული იქნება მშენებელი კონტრაქტორის გამოვლენის შემდეგ.

პროექტი სპეციფიკიდან გამომდინარე მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოების ჩატარება საჭირო იქნება ხიდთან მისასვლელი გზების მშენებლობის დროს რომელთა საერთო რაოდენობა იქნება 330 მ<sup>3</sup>.