



საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის
სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

შიდასახელწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-118) გორდი-ნოღა-ქეძილეთის
საავტომობილო გზის მე-5 კმ-ზე მდინარე ცხენისწყალზე სახიდე
გადასასვლელის მშენებლობის პროექტის

ტექნიკური რეზიუმე

შესრულებელი: შპს „კავკასუს როუდ პროჯექტი“



კავკასუს როუდ პროჯექტი
CAUCASUS ROAD PROJECT LTD

თბილისი 2019

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.

აღნიშნულის გათვალისწინებით დაიგეგმა შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის მედილეთი - გორდი - ნოღას გზის სარეაბილიტაციო და მდინარე ცხენისწყალზე და მდინარე მეჭიაზე სახიდე გადასასვლელების სამშენებლო სამუშაოები. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ხონის ტურისტული პოტენციალი ხონის ბუნებრივი ძეგლები და ისტორიული ღირშესანიშნაობები კარგ პერსპექტივას ქმნის სხვადასხვა სახის ტურიზმის განვითარებისათვის.

შპს "კავკასუს როუდ პროჯექტი" საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დაკვეთით ახორციელებს ხონის მუნიციპალიტეტის წყალტუბო - ცაგერის საავტომობილო გზის მე-15 კმ-დან, მედილეთი - გორდი - ნორას გზის სარეაბილიტაციო და მდინარე ცხენისწყალზე და მდინარე მეჭიაზე სახიდე გადასასვლელების სამშენებლო სამუშაოებს. მედილეთი-გორდი-ნოღას საავტომობილო გზის საპროექტო მონაკვეთი ხონის მუნიციპალიტეტში მდებარეობს და ადგილობრივი მნიშვნელობისაა. ხსენებული საავტომობილო გზა წარმოადგენს მათხოჯი-ხიდი-გორდი-კინჩხას და ქუთაისი-წყალტუბო-ცაგერი-ლენტეხი-ლასდილის საავტომობილო გზებს შორის კავშირს, რომელიც ასევე აკავშირებს ადგილობრივ სოფლებს (გაღმა ნოღა, გამოღმა ნოღა, მედილეთი) საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელთან და წარმოადგენს ტურისტული დანიშნულების ობიექტებთან (ოკაცეს კანიონი, პრომეთეს მღიმი და ა.შ.) საგზაო კავშირს. პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებულია აღნიშნული გზის დაახლოებით 10 კმ მონაკვეთის რეაბილიტაცია და ორი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა.

წინამდებარე ანგარიში წარმოადგენს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გორდი-ნოღა-მედილეთის აავტომობილო გზის მე-5 კმ-ზე მდინარე ცხენისწყალზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტის ტექნიკურ ანგარიშს, რომელიც დამუშავებულია საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – საქართველოს საავტომობილო დეპარტამენტსა და მეორეს მხრივ, შპს „კავკასუს როუდ პროჯექტი“- ს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

2 დოკუმენტის მომზადების საკანონმდებლო საფუძველი

კოდექსის მე-5 მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად გზშ-ს ექვემდებარება კოდექსის I დანართით გათვალისწინებული საქმიანობები, მათ შორის საერთაშორისო ან შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზაზე განთავსებული გვირაბის ან/და ხიდის მშენებლობა. აქედან გამომდინარე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტი სკრინინგის პროცედურის გარეშე ექვემდებარება გზშ-ს და იგი შეიძლება განხორციელდეს მხოლოდ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ.

კოდექსის მე-6 მუხლის შესაბამისად გზშ-ს ერთერთი ეტაპია სკოპინგის პროცედურა, რომელიც განსაზღვრავს გზშ-ისთვის მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალს და ამ ინფორმაციის გზშ-ის ანგარიშში ასახვის საშუალებებს. აღნიშნული პროცედურის საფუძველზე მომზადდა წინასწარი დოკუმენტი (სკოპინგის ანგარიში), რომლის საფუძველზედაც 06.02.2019 წ. სამინისტრომ გასცა №13 სკოპინგის დასკვნა.

რომლითაც განისაზღვრა გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი.

3 პროექტით განსაზღვრული საქმიანობის და დეტალების დახასიათება

ძეძილეთი-გორდი-ნოღას საავტომობილო გზა ხონის მუნიციპალიტეტში მდებარეობს და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობისაა. ხსენებული საავტომობილო გზა წარმოადგენს მათხოჯი-ხიდი-გორდი-კინჩხას და ქუთაისი-წყალტუბო-ცაგერი-ლენტეხი-ლასდილის საავტომობილო გზებს შორის კავშირს, რომელიც ასევე აკავშირებს ადგილობრივ სოფლებს (გაღმა ნოღა, გამოღმა ნოღა, ძეძილეთი) საქართველოს საავტომობილო გზების ქსელთან და წარმოადგენს ტურისტული დანიშნულების ობიექტებთან (ოკაცეს კანიონი, პრომეთეს მღიმი და ა.შ.) საგზაო კავშირს.

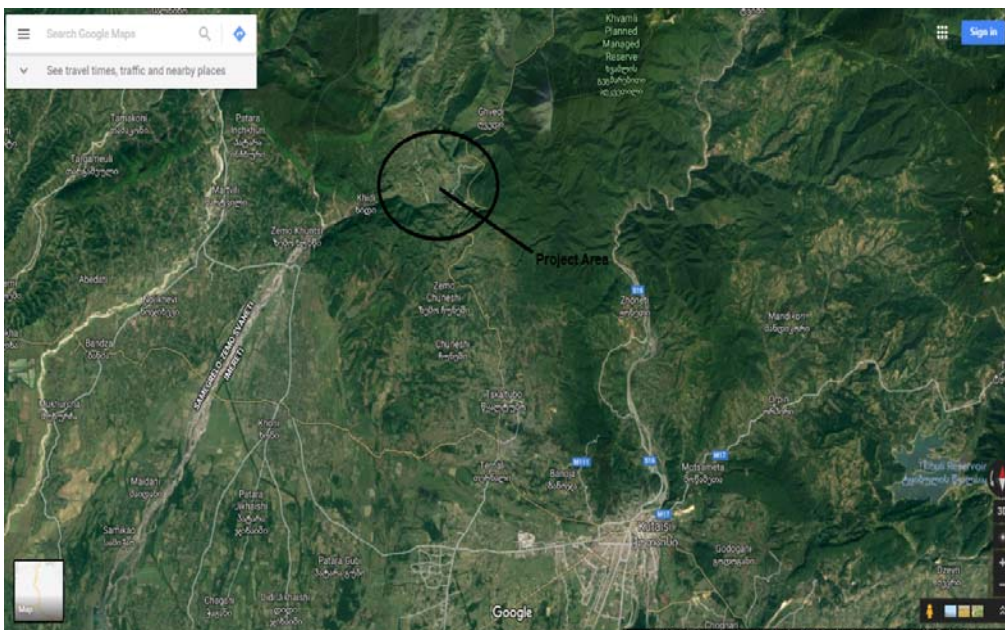
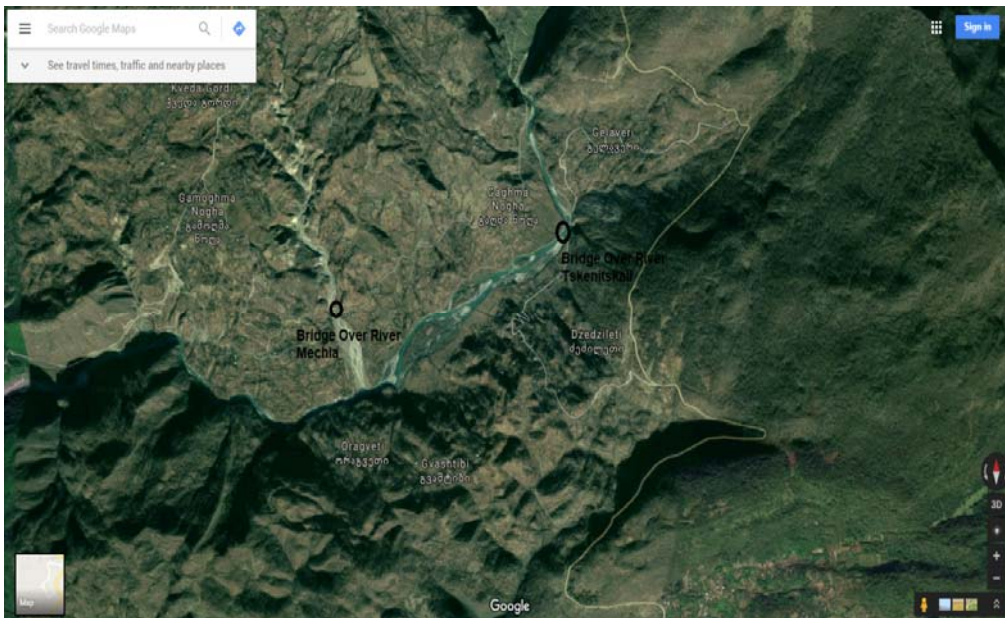
მდ. ცხენისწყალზე, ამჟამად არსებობს კიდული საფეხმავლო ხიდი ხის ფენილით, რომლის გაბარიტი 3.0 მ-ია და მასზე ავტოტრანსპორტის გადაადგილება შეუძლებელია. ამიტომ გზის რეაბილიტაციის ფარგლებში გადაწყდა ახალი სახიდე გადასასვლელის მოწყობა. შერჩეული სახიდე გადასასვლელი მდებარეობს არსებულის ქვედა მხარეს 160 მ-ის მანძილზე და იგი კვეთს მდინარის ნაკადს მართობულად.

საპროექტო ხიდი მდებარეობს დაუსახლებელ ტერიტორიაზე

საპროექტო ხიდი მდებარეობს დაუსახლებელ ტერიტორიაზე

საქმიანობის განხორციელებისათვის საჭირო ინერტული მასალის შესყიდვა მოხდება შპს „ხონის საგზაო-სამშენებლო კომპანია“ (ს/ნ 444956040),-ს კუთვნილი ლიცენზირებული კარიერიდან (ლიცენზიის ნომერი 1003866)

საპროექტო ხიდის ადგილმდებარეობა მოცემულია ქვემოთ რუქაზე.



საპროექტო გადაწყვეტილებები

საპროექტო სამუშაოების ფარგლებში ჩატარდა ტოპოგეოდეზიური, ჰიდროლოგიური და გეოლოგიური კვლევები, რომელთა საფუძველზე მიღებულ იქნა შემდეგი გადაწყვეტილებები.

საპროექტო გადაწყვეტილებით ხიდი მდინარე ცხენისწყალზე წარმოადგენს ორ მალიან ჭრილ სისტემას ფოლად-რკინაბეტონის მალის ნაშენებით, ხიდის სქემაა 42.6+33.0 მ, ხიდის მთლიანი სიგრძეა 83.76 მ, გაბარიტი 8+2×1.0 მ, ხიდზე გამოყენებულია ორი ტიპის მალის ნაშენი კერძოდ: =42.6 მ ფოლადრკინაბეტონის მალის ნაშენი რომელიც მიღებულია ტიპიური პროექტის СЕРИЯ-3.503.9-110.93 მიხედვით (ტიპიური პროექტით მალის ნაშენი

განგარიშებულია -11 და HK-80 დროებით დატვირთვებზე), ≈ 33.0 მ ფოლადრკინაბეტონის მალის ნაშენი რომელიც მიღებულია ტიპური პროექტის СЕРИЯ-3.503.9-43/89 მიხედვით (ტიპური პროექტით მალის ნაშენი განგარიშებულია -11 და HK-80 დროებით დატვირთვებზე), მალის ნაშენებზე მოწყობილია მონოლითური რკინაბეტონის ფილა რომელიც მალთან გაერთიანებულია ლითონის საბჯენების საშუალებით.

სახიდე გადასასვლელის ბურჯები საძირკვლის ტიპის მიხედვით გვაქვს ორი ტიპის ბურჯები (გეოლოგიური და ტოპოგრაფიული პირობებიდან გამომდინარე) 1 ბურჯი მასიური ტიპისაა და დაყრდნობილია კლდოვან ფუძეზე, ხოლო მე-2-ე და მე-3-ე ბურჯებზე საძირკვლად გამოყენებულია რკინაბეტონის ნაბურღ-ნატენი ხიმინჯები რომლებიც ასევე დაყრდნობილია კლდოვან ფუძეზე.

1 განაპირა ბურჯი მასიური ტიპისაა რომლის შექცეულ კედლებზე ორივე მხარეს მიდგმულია საყრდენი კედლები ≈ 6.0 მ სიგრძის რომლის კონსტრუქცია მიღებულია ტიპური პროექტის СЕРИЯ-3.503.1-67 მიხედვით.

2 შუალედური ბურჯი დგაროვანი ტიპისაა. ბურჯების საძირკვლად პროექტით მიღებულია ხიმინჯოვანი როსტვერკი (ხიმინჯების რაოდენობა 6 ც, $d=1.2$ მ). როსტვერკის სიმაღლე მიღებულია ≈ 1.5 მ. პროექტით შუალედური ბურჯების ტანი მიღებულია ორდგარიანი მრგვალი კვეთის $d=1.5$ მ რკინაბეტონის დგარებით, რომლებზეც ეყრდნობა რკინაბეტონის რიგელი. რიგელებზე გათვალისწინებულია რკინაბეტონის ბალიშების და ლითონის ანტისეისმური საბჯენების მოწყობა.

3 განაპირა ბურჯის კონსტრუქციას წარმოადგენს ნაბურღ-ნატენი ხიმინჯები, რომლებიც გაერთიანებულია რკ. ბეტონის რიგელით. გამოყენებული რკ. ბეტონის ნაბურღ-ნატენი ხიმინჯების დიამეტრი - $d=1.2$ მ, მათი რაოდენობა ბურჯზე შეადგენს 3 ცალს. რიგელზე განლაგებულია საკარადე კედლები და საყრდენი ბალიშები, ბურჯს გააჩნია აგრეთვე ≈ 5.0 მ სიგრძის რკ. ბეტონის უკუფრთები. ამავე ბურჯთან ხიდის კონუსები გამაგრებულია ქვაყრილით რათა უზრუნველყოფილი იქნას მისი დაცვა მოსალოდნელი წარეცხვისაგან. შუალედ ბურჯთან ადგილობრივი წარეცხვის დონედ მიღებულია კლდოვანი ქანის ზედაპირი.





3.1.1.1 ინფორმაციას დაგეგმილი საქმიანობის შეწყვეტის შემთხვევაში ამ საქმიანობის დაწყებამდე არსებული გარემოს მდგომარეობის აღდგენის საშუალებების შესახებ

როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული, ბოლო დროს ინტენსიურად მიმდინარეობს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა-რეაბილიტაცია. ამ პროცესში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ისეთი ინფრასტრუქტურის ობიექტების სასწრაფო რეაბილიტაცია/მშენებლობა, რომლებიც საფრთხეს უქმნის მოსახლეობას.

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისათვის საჭირო კვლევა-ძიების პროცესში შეკრებილ იქნა ყველა ის მონაცემი, რომელიც აუცილებელი იყო საპროექტო სამუშაოებისათვის. შესწავლილ იქნა ხიდური გადასასვლელის რაიონი, მდინარის რეჟიმი; ახლომდებარე სამშენებლო მასალების კარიერები; მდინარეზე აგებული ნაგებობები და მათი საქსპლუატაციო პირობები და თავისებურებები; ფლორა, ფაუნდა და სხვა.

დაგეგმილი საქმიანობის შეწყვეტის შემთხვევაში ამ საქმიანობის დაწყებამდე არსებული გარემოს მდგომარეობის აღდგენის საშუალებები არ არსებობს ვინაიდან მდ. ცხენისწყალზე, ამჟამად არსებობს კიდული საფეხმავლო ხიდი ხის ფენილით, რომლის გაბარიტი 3.0 მ-ია და მასზე ავტოტრანსპორტის გადაადგილება შეუძლებელია.

3.1.1.2 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. 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.

როგორც აუდიტის პროცესში დადგინდა, სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმდება დაახლოებით 12-15 კაცი, რომელთა უმრავლესობა ადგილობრივი მოსახლეობაა, ხოლო რამდენიმე მოწვეული სპეციალისტის საცხოვრებლად გამოყენებული იქნება მიმდებარე სოფლების ტერიტორიაზე დაქირავებული ინდივიდუალური საცხოვრებელი სახლები.

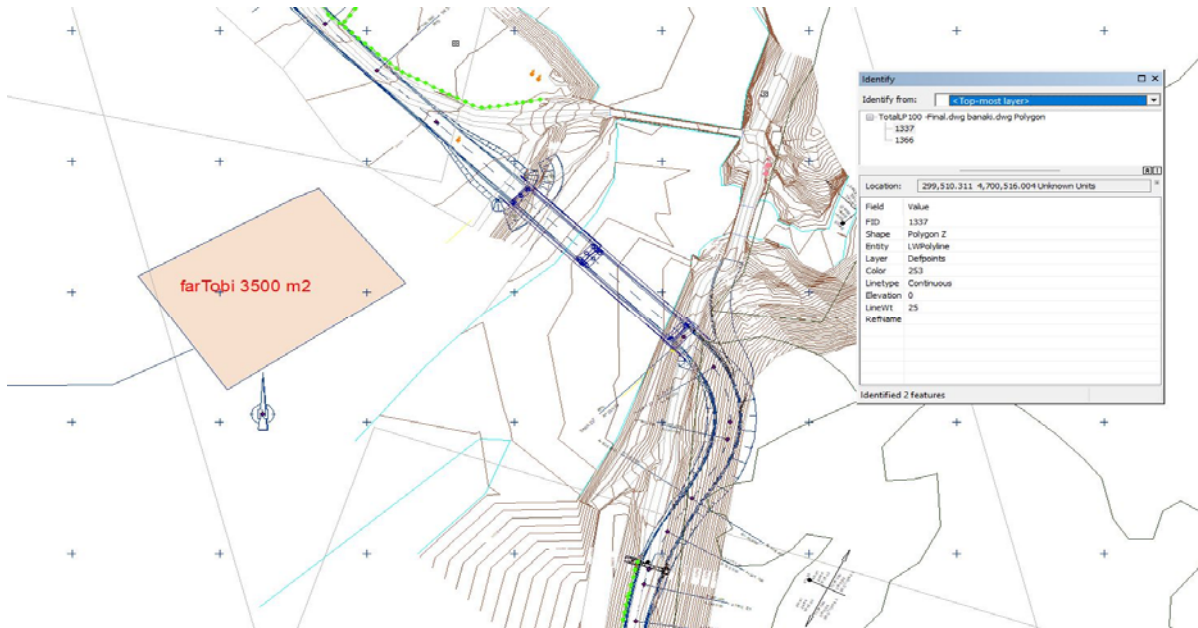
ყოველივე აღნიშნულის გათვალისწინებით საავტომობილო ხიდის მშენებლობისათვის სამშენებლო ბანაკის მოწყობა დაგეგმილი არ არის.

თუ გავითვალისწინებთ, რომ ხიდის მშენებლობა დაგეგმილია არსებული საავტომობილო გზის დერეფანში, ახალი გზების მოწყობას პროექტი არ ითვალისწინებს.

სამშენებლო ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების ჩამონათვალი

№	ტექნიკის დასახელება	განზომილება	რაოდენობა
1	მუხლუხა ექსკავატორი	ცალი	1
2	ამწე 25 ტონიანი	ცალი	1
3	თვითდამტვირთელი	ცალი	1
4	ავტოთვითმცლელი	ცალი	2
5	ხიმინჯების საბურღი მექანიზმი	ცალი	1
6	ამწე 100 ტონიანი	ცალი	2
7	ბეტონის პომპა	ცალი	1
8	ბეტონმზიდი	ცალი	3
9	გენერატორი	ცალი	2
10	პატარა სატვირთო	ცალი	1
11	ტრაილერი	ცალი	1
12	გრინტის მტკეპნავი მექანიზმი	ცალი	1

სამშენებლო ბანაკის ადგილმებარეობის რუკა მოცემულია ქვემოთ სურათზე.

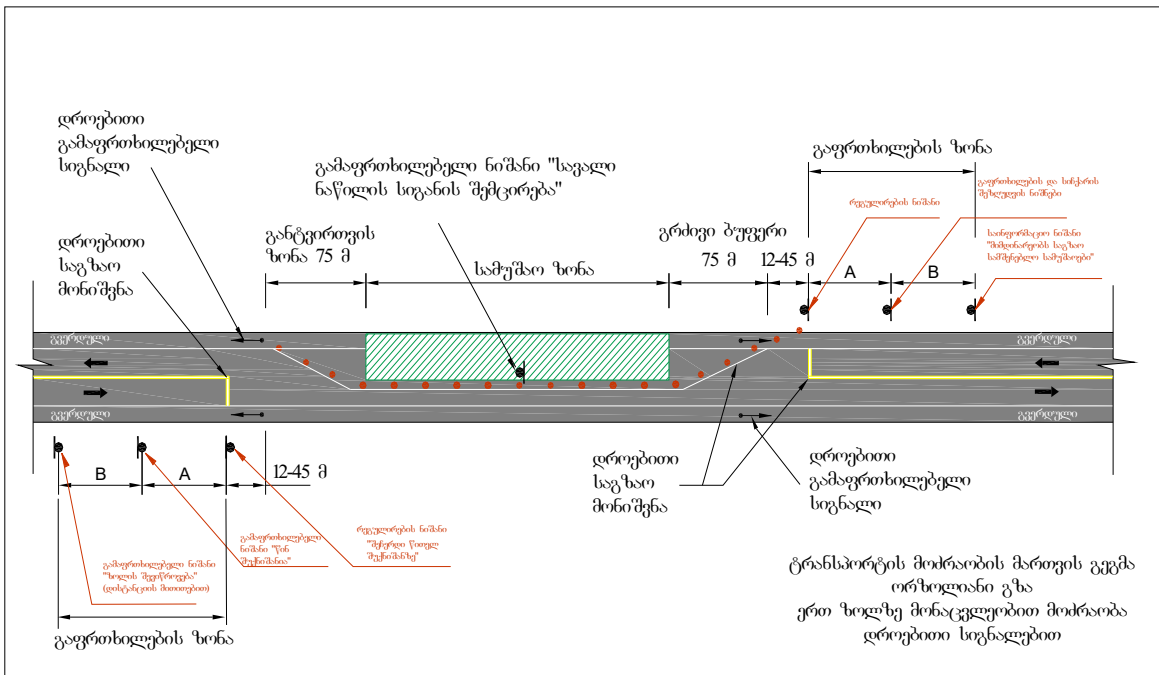


მშენებლობაში დასაქმებულთა შორის დიდი წილი იქნება ადგილობრივი მოსახლეობა.

#	პერსონალი	განზომილება	რაოდენობა
1	ობიექტის მენეჯერი	ცალი	1
2	ხიდების ინჟინერი	ცალი	1
3	უსაფრთხოების ინჟინერი	ცალი	1
4	ადგილობრივი მუშა ხელი	ცალი	10
6	ობიექტის დაცვა	ცალი	2

მომრაობის ორგანიზება

ქვემოთ წარმოდგენილია ორმხრივი მოძრაობის გზაზე სატრანსპორტო სიგნალების გამოყენებით გზის დაკეტვის ტიპური სქემა:



3.1.2 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 შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის მედილეთი - გორდი - ნოლას გზის სარეაბილიტაციო და მდინარე ცხენისწყალზე და მდინარე მეჭიაზე სახიდე გადასასვლელების სამშენებლო სამუშაოებისათვის რომელთა საერთო რაოდენობა იქნება 1 100.00 მ³

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.

3.1.3 სამშენებლო სამუშაოების წყალმომარაგება და ჩამდინარე წყლების არინება

საავტომობილო გზის სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. როგორც უკვე ავლნიშნეთ 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 15 ადამიანი. თუ გავითვალისწინებთ, რომ სამუშაოს რეჟიმი იქნება ერთცვლიანი, ხოლო წელიწადში სამუშაო დღეების მაქსიმალური რაოდენობა 200 დღე, სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება:

$$15 \times 25 = 375 \text{ ლ/დღ. ანუ } 375 \times 200 = 75 \text{ მ}^3/\text{წელ.}$$

სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების რაოდენობის მიახლოებითი რაოდენობის გაანგარიშება ხდება გამოყენებული სასმელ-სამეურნეო წყლის 5-10%-იანი დანაკარგის გათვალისწინებით. 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.

3.1.4 ნარჩენების მართვა

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის დროს წარმოქმნილი ნარჩენებიდან აღსანიშნავია საყოფაცხოვრებო ნარჩენები. სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა იქნება დაახლოებით 15 ადამიანი. თუ გავითვალისწინებთ, რომ ერთ მომუშავეზე წლის განმავლობაში მოსალოდნელია დაახლოებით 0.73 მ³ საყოფაცხოვრებო ნარჩენების წარმოქმნა, მოსალოდნელი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების რაოდენობა დაახლოებით იქნება $15 \times 0.73 \text{ მ}^3 = 10.95 \text{ მ}^3/\text{წელ.}$ საყოფაცხოვრებო ნარჩენები შეგროვდება სამშენებლო ბაზების ტერიტორიაზე, სპეციალურ კონტეინერებში. დაგროვების შესაბამისად საყოფაცხოვრებო ნარჩენები გატანილი იქნება ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელზე.

3.1.5 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 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 955 მ³.

