



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

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის

დასკვნა პროექტზე

№105

„ 17 “ დეკემბერი “ 2009წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება - კოდა-თეთრიწყაროს საავტომობილო გზის კმ9-კმ10 მონაკვეთის რეაბილიტაცია და კმ10-ზე ასურეთის ხევზე სახიდე გადასასვლელის მოწყობა
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი- საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, თბილისი ალ. ყაზბეგის გამზ. №12
3. განხორციელების ადგილი - სოფ. ასურეთი, თეთრიწყაროს რ-ნი
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი - 20. 11. 2009.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ - „კოქს კონსალტ გმპ“

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე განსახილველად წარმოდგენილია კოდა-თეთრიწყაროს საავტომობილო გზის კმ9-კმ10 მონაკვეთის რეაბილიტაცია და კმ10-ზე ასურეთის ხევზე სახიდე გადასასვლელის მოწყობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, რომელიც მომზადებულია „კოქს კონსალტ გმპპ“-ის მიერ.

სახიდე გადასასვლელი მდებარეობს კოდა-თეთრიწყაროს საავტომობილო გზის კმ9-კმ 10 მონაკვეთის ფარგლებში სოფ. ასურეთთან და ადმინისტრაციულად მიეკუთვნება თეთრიწყაროს რაიონს.

ასურეთის ხევზე სახიდე გადასასვლელის მოწყობისთვის გათვალისწინებული ტერიტორია არ შედის რეგიონის არც ერთი დაცული ტერიტორიის ფარგლებში.

გზშ-ს ანგარიშში განხილულია სამი ალტერნატიული ვარიანტი:

ალტერნატივა 1: არსებული მიმართულების შენარჩუნება, შემდგომი ეროზიისგან დამცავი ზომებით. ამ შემთხვევაში ასურეთის ხეობის მონაკვეთის სიგრძეა 770 მეტრი, მდ. ასურეთის ხევზე 30 მ სიგრძის ხილით და 11.7% მაქსიმალური ქანობით; და მდინარე ასურეთის გადაკვეთა შესაბამისი გამტარობის მქონე ნაგებობით;

ალტერნატივა 2: ალტერნატიული ახალი მიმართულების მშენებლობა, არსებული მეწყერსაშიში მონაკვეთის გვერდის ავლით. ამ შემთხვევაში ასურეთის ხეობის მონაკვეთის სიგრძე 535 მეტრია, 130 მ სიგრძის ხილით და 8% მაქსიმალური დახრილობით;

ალტერნატივა 3: ახალი გრძელი ხიდის მშენებლობა დაუმთავრებელი ხიდის დერეფანში. ამ შემთხვევაში ასურეთის ხეობის მონაკვეთის სიგრძე 320 მეტრია, 245 მ სიგრძის ხილით და 6.2% მაქსიმალური დახრილობით;

ალტერნატიული ვარიანტების ანალიზის საფუძველზე გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში მოცემულია შემდეგი დასკვნა: „გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით, ახალი, შეცვლილი მიმართულება და ახალი ხიდის მშენებლობა არ გადის ისეთ ტერიტორიაზე, რომელიც წარმოადგენს მნიშვნელოვან ბუნებრივ საარსებო გარემოს. მაგრამ ეს არ ასრულებს გადმწყვეტ როლს ბუნებრივი გარემოს შეფასებისთვის, რადგან ხიდის მშენებლობის დროს ეროზიული პროცესების განვითარების რისკი შეიძლება მინიმუმამდე შემცირდეს, შესაბამისი საპროექტო გადაწყვეტებისა და სიფრთხილის ზომების დაცვის მეშვეობით.

აქედან გამომდინარე, არც ერთი ზემოთ აღნიშნული ალტერნატივა არ გამოიწვევს რაიმე მნიშვნელოვან ზემოქმედებას ბუნებრივ გარემოზე, შესაბამისად, არჩევანი გაკეთდა ტექნიკური უპირატესობიდან გამომდინარე – შერჩეულ იქნა ალტერნატივა 1“.

გზშ-ს ანგარიშში განხილულია :

1. ხიდის დაგეგმარების, მშენებლობის ტექნიკური მოთხოვნები და საპროექტო დავალება;

- საპროექტო გზა, რომლის ფარგლებშიც არის გათვალისწინებული ხიდის მშენებლობა, III კატეგორიისაა;
- საპროექტო მონაკვეთის სიგრძე, 252 მ ხიდისა და მიმდებარე გზის მონაკვეთებით, აღწევს 1950 მეტრს;
- არსებული გზის მიმართულების შემთხვევაში განხილული უნდა იქნას არსებული ბურჯების გამოყენების შესაძლებლობა.

2. ხიდის მდებარეობის და მიმართულების შერჩევა;

საპროექტო ხიდის მდებარეობის შერჩევისას განხილულია სამი სხვადასხვა მიმართულება, კერძოდ:

- არსებული საპროექტო მიმართულება 1988 წლის პროექტის მიხედვით;
 - არსებული საპროექტო მიმართულების სამხრეთით;
 - არსებული საპროექტო მიმართულების ჩრდილოეთით
- საპროექტო ხიდის მდებარეობად შერჩეული იქნას 1988 წლის პროექტით შემოთავაზებული მდებარეობა და მიმართულება.

გზშ-ს ანგარიშში განხილულია ხიდის კონსტრუქციული ტიპის შემდეგი 4 ალტერნატიული ვარიანტი:

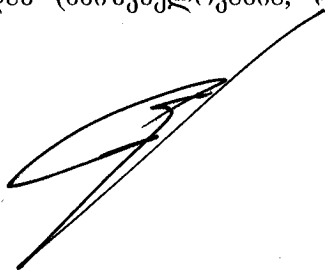
1. ფოლადის უჭრი კოჭის მალის ნაშენის მქონე ხიდი რკინაბეტონის ფილით რკინაბეტონის ბურჯებზე, სიგრძით 252 მ;
 2. რკინაბეტონის ხიდი თაღოვანი ცენტრალური მალით და თავისუფლად დაყრდნობილი რკინაბეტონის კოჭების მალის ნაშენის მქონე, განაპირა მალეებით. ხიდის სიგრძე 300 მეტრი;
 3. კონსოლური რკინაბეტონის ხიდი, სიგრძით 300 მეტრი;
 4. რკინაბეტონის ხიდი თავისუფლად დაყრდნობილი წინასწარდაბული კოჭების მქონე მალის ნაშენით, სიგრძით 300 მეტრი.
- შერჩეულია პირველ ვარიანტი, რომლი მიხედვითაც საავტომობილო ხიდის სიგრძე შეადგენს 252 მეტრს.

3. საგზაო მოძრაობის არსებული მოცულობა და წინასწარი შეფასებები;

4. განხორციელების განრიგი და პერსონალის დაკომპლექტება;

5. მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოები;

ხიდის მოწყობასთან დაკავშირებული სამშენებლო სამუშაოების წარმართვის მიზნით, გათვალისწინებულია დროებითი სამშენებლო ბანაკის მოწყობა საავტომობილო გზის, კოდა-თეთრიწყაროს მიმართულებით, ხიდის საწყისი ტერიტორიის მიმდებარედ (ტერიტორიის ფართობი შეადგენს დაახლოვებით 1,5 ჰა-ს). ხიდის მოწყობისთვის გათვალისწინებული დრო შეადგენს ექვს თვეს. მოსამზადებელი სამუშაოების ეტაპზე გარდა დროებითი სამშენებლო ბანაკისა, გათვალისწინებულია ხიდის მოწყობისთვის საჭირო კონსტრუქციების დასაწყობება ბანაკის მიმდებარე ტერიტორიაზე. ხიდის მოწყობისთვის საჭირო ბურჯების მშენებლობის დაწყება გათვალისწინებულია სახიდე გადასასვლელის ორივე მხრიდან (მნიშვნელოვანია, რომ არც ერთი ბურჯი არ ხვდება ასურეთის ხევის კალაპოტში).



გზშ-ს ანგარიშში განხილულია: არსებული გარემოს მდგომარეობის ფონური ინფორმაცია, კლიმატური პირობები, გეომორფოლოგიური პირობები, გეოლოგიური აგებულება და საშიშროება, ჰიდროგეოლოგიური პირობები და გრუნტების საინჟინრო-გეოლოგიური პირობები, ჰიდროლოგია, სეისმური პირობები, ფლორა და ფაუნა, ნიადაგები, ლანდშაფტი და მიწის გამოყენება, გარემოზე ზემოქმედების კატეგორიები და წყაროები.

✓ პროექტირების ფაზა:

(სოციალურ-ეკონომიკური, ბუნებრივი გარემო, მიწის გამოყენება);

✓ ხიდის მშენებლობის ფაზასთან დაკავშირებული შედეგები.

შემარბილებელი ღონისძიებები (დაღვრაზე რეაგირების გეგმის შემუშავება, მშენებლობის პერიოდში ჰაერის დაბინძურებისგან დაცვა, გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის (მართვის) გეგმა, გარემოსდაცვითი მონიტორინგი).

გზშ-ს ანგარიშში განხილულია ხიდის კონსტრუქციული ტიპის 4 ალტერნატიული ვარიანტი:

1. ფოლადის უჭრი კოჭის მალის ნაშენის მქონე ხიდი რკინაბეტონის ფილით რკინაბეტონის ბურჯებზე, სიგრძით 252 მ
2. რკინაბეტონის ხიდი თაღოვანი ცენტრალური მალით და თავისუფლად დაყრდნობილი რკინაბეტონის კოჭების მალის ნაშენის მქონე განაპირა მალეებით. ხიდის სიგრძე 300 მეტრი
3. კონსოლური რკინაბეტონის ხიდი, სიგრძით 300 მეტრი.
4. რკინაბეტონის ხიდი თავისუფლად დაყრდნობილი წინასწარდაძაბული კოჭების მქონე მალის ნაშენით, სიგრძით 300 მეტრი

ვარიანტების ტექნიკურ-ეკონომიკური შედარებით ანალიზის საფუძველზე შეირჩა რკინაბეტონის კონსოლური ხიდის ვარიანტი. შეირჩა პროექტირების სტანდარტი და დატვირთვები (დროებითი დატვირთვა, ქარის საპროექტო დატვირთვა, სეისმური დატვირთვა).

მალთა განაწილების დანიშნული სქემის მიხედვით ხიდის სიგრძე აღწევს 256 (80+96+80) მეტრს. პრაქტიკულად შენარჩუნებულია 1988 წლის პროექტით გათვალისწინებული ხიდის სიგრძე.

ხიდის ბაქნის სავალი ნაწილის სიგანე დანიშნული იქნა საპროექტო დავალების შესაბამისად III კატეგორიის გზის სახიდე გადასასვლელისათვის და $10(=1.5+7.0+1.5)$ მეტრის ტოლია. ხიდის ტროტუარის სრული სიგანე აღებულია 1,75 მეტრი სიდიდის, ხოლო ტროტუარის გაბარიტი სინათლეზე უდრის 1,25 მეტრს და დანიშნულია ხიდის სიგრძის გათვალისწინებით.

გზშ-ს ანგარიშში მოყვანილია სახიდე გადასასვლელის საპროექტო აღჭურვილობისა და ზოგიერთი კონსტრუქციული ელემენტის ტიპი:

ხიდის უსაფრთხოების ზღუდარი, მოაჯირები, სავალი ნაწილის საფარი (50 მმ სისქის ასფალტბეტონი), ბურჯი (მონოლითური რკინაბეტონი), განაპირა ბურჯი (მონოლითური რკინაბეტონი), საყრდენი ნაწილები (ჯამის ტიპის), გადასასვლელი ფილა, სადეფორმაციო ნაკერები, ხიდის დრენაჟი.

მალის ნაშენი შედგება ორი გრძივი ორტესებრი კოჭისაგან, ფილა წარმოადგენს უწყვეტ მონოლითური რკინაბეტონის კონსტრუქციას, რომელიც ორ ადგილას უკავშირდება შეერთებით ფოლადის გრძივ კოჭებს. ფილის კონსოლურ ნაწილებზე ხიდის ორივე მხარეს ეწყობა ტროტუარები, მოაჯირები და რკინაბეტონის ბორდიურები, რომლებშიც ჩამაგრებულია ფოლადის ზღუდარები. ფილის საფარი ეწყობა 50 მმ სისქის ასფალტბეტონით.

ხიდის საძირკვლები მონოლითური რკინაბეტონისაა. საძირკვლების ტიპი და გეომეტრიული პარამეტრები, შერჩეულია შესაბამისი საყრდენი რეაქციის სიდიდეების და გრუნტის გეოფიზიკური მახასიათებლების მიხედვით.

გზმ-ს ანგარიშში მოცემულია არსებული შუალედური ბურჯებისა და მათი საძირკვლების დემონტაჟი და ახალი საძირკვლების მოწყობა ნაბურღ-ნატენი მონოლითური რკინაბეტონის ხიმინჯებით (სიგრძე - 33 მეტრი, დიამეტრი - 1100 მმ, რაოდენობა - 15, როსტვერკის ფილის ზომები: - 15350X8550X2000 მმ).

მდინარე ასურეთის წყალის ხარჯი რეგულირდება საპროექტო ხიდის ზედა ბიეფში (არსებული თაღოვანი მილის ჩრდილოეთი) მდებარე წყალსატევიდან. განაპირა ბურჯის (ასურეთის მხარე) საძირკვლის ფილის ზომებია: 15350X6000X1000 (მმ). განაპირა ბურჯი (კოდას მხარე) ეწყობა ხელოვნურ საფუძველზე, პროექტით შემოთავაზებულია 10 მეტრის სიმაღლის კარადის კედლის მოწყობა როსტვერკის ფილაზე 21 მეტრი სიღრმის ხიმინჯებით, რათა უზრუნველყოფილი იქნას შეუღლების კონუსის მდგრადობის მოთხოვნები. ხიმინჯების გეომეტრიული პარამეტრები ბურჯისათვის (ასურეთის მხარე) დადგენილია: სიგრძე - 21 მეტრი, დიამეტრი - 1100 მმ, რაოდენობა - 15, როსტვერკის ფილის ზომები: - 15350X8550X1500 (მმ).

ხიდის ბურჯები მონოლითური რკინაბეტონისაა. განაპირა ბურჯების გეომეტრიული ზომები დანიშნულია საძირკვლის ზომების, ხიდის განივი გაბარიტებისა და შერჩეული მდებარეობის მიხედვით. ორივე განაპირა ბურჯი შებრუნებული კარადის ტიპისაა. სოფ. კოდას მხარეს კარადის კედელი მოწყობილია ხიმინჯოვანი საძირკვლის როსტვერკის ფილაზე, ხოლო სოფ. ასურეთის მხარეს - მცირე ჩაღრმავების ბრტყელი საძირკვლის რკინაბეტონის ფილაზე.

მონოლითური რკინაბეტონის გადასასვლელი ფილების საპროექტო ქანობია 1:10. რომლებიც ეწყობა არანაკლებ 10 სმ სისქის ბეტონის მომზადებაზე, რომელიც თავის მხრივ განთავსებულია სათანადოდ დატკეპნილ ღორღოვანი მასალის საფუძველზე.

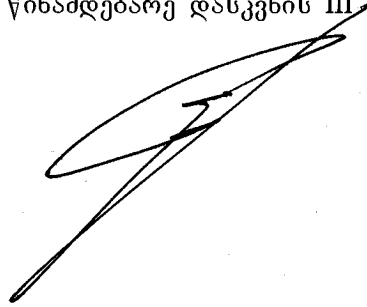
განაპირა ბურჯების კარადის კედლები აღჭურვილია სადრენაჟე საშუალებებით.

შუალედური ბურჯები შედგება ორი კოლონისაგან, რომლებიც ერთმანეთთან მონოლითურადაა დაკავშირებული განივი რიგელებით,

ბურჯების განივი კვეთის ფორმა შერჩეულია მასალის რაციონალური გამოყენებისა და მდგრადობის უზრუნველყოფის პირობით. მაქსიმალური მღუნავი მომენტების ზონაში, ბურჯების ძირში მოწყობილია 5, 0 მეტრი სიმაღლის შედარებით ფართო განივი კვეთის მქონე კვარცხლბეგი. ბურჯის ტანი მონოლითურადაა დაკავშირებული როსტვერკის ფილასთან.

ხიდი შესაბამისად აღჭურვილია მისი სათანადო ფუნქციონირებისათვის აუცილებელი კომპონენტებით: საყრდენი ნაწილები, სადეფორმაციო ნაკერები, უსაფრთხოების ზღუდარები, ქვეითთა მოაჯირები, სადრენაჟე არხები

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



III. პირობები

1. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს ხელმძღვანელობა ვალდებულია საქმიანობა განახორციელოს გზშ ანგარიშით გათვალისწინებული საპროექტო გადაწყვეტილების შესაბამისად;
2. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს ხელმძღვანელობა ვალდებულია საქმიანობა განახორციელოს გზშ ანგარიშით გათვალისწინებული შემარბილებელი ღონისძიებები რათა მაქსიმალურად თავიდან იქნას აცილებული მდინარის წყლის დაბინძურება და შესაბამისად იქთიოფაუნაზე უარყოფითი ზემოქმედება.
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს ხელმძღვანელობამ ახალი ხიდის მოწყობის შემდეგ უნდა უზრუნველყოს სამშენებლო ნარჩენების, სახიფათო და ტოქსიკური ნარჩენის (ნავთობპროდუქტების, ძრავის ზეთების, ზეთის ფილტრები, გამოყენებული საბურავები და სხვა) განთავსება და გადაცემა გაუვნებელყოფა-გადამუშავების მიზნით გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე სათანადო ორგანიზაციისათვის;
4. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის გაცემიდან 6 თვის განმავლობაში საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოადგინოს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის (თვითმონიტორინგის) კონკრეტული გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა.

IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „კოდა-თეთრიწყაროს საავტომობილო გზის კმ9-კმ10 მონაკვეთის რეაბილიტაციისა და მე-10კმ-ზე ასურეთის ხევზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მოწყობის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავით გათვალისწინებული პირობების შესრულების შემთხვევაში.

ლიცენზიებისა და ნებართვების

სამსახურის უფროსი

ნიკოლოზ ჭახნაია

(სახელი, გვარი)

