



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
№107

„ 28 “ დეკემბერი “ 2009წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება - ოზურგეთი-ნატანები- ურეკის საავტომობილო გზის მე-14კმ-ზე მდ. ჯახვათაზე სახიდე გადასასვლელის მოწყობის და მისასვლელი გზის რეაბილიტაცია
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. ნატანები, ოზურგეთის რ-ნი
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 8. 10. 2009.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შ.პ.ს. „კოქს კონსალტის“ და შ.პ.ს. „საპროექტო-საკონსულტაციო კომპანია ბითი“

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილება

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მისაღებად, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის საავტომობილო გზის მე-14კმ-ზე მდ. ჯახვათაზე სახიდე გადასასვლელის მოწყობის და მისასვლელი გზის რეაბილიტაციის დოკუმენტაცია.

ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი დოკუმენტაცია შედგენილია შ.პ.ს. „კოქს კონსალტის“ და შ.პ.ს. „საპროექტო-საკონსულტაციო კომპანია ბითის“ მიერ, საქართველოს რეგიონალური განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს გზების დეპარტამენტის დავალებით.

დაზიანებული სახიდე გადასასვლელი მდებარეობს ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის შიდასახელმწიფრობივი საავტომობილო გზის მე-14კმ-ზე სოფ. ნატანების და ნადობილევის საზღვარზე.

სახიდე გადასასვლელი წარმოადგენს ერთმალთან რკინაბეტონის ნაგებობას. მალის ნაშენი მონოლითური რკინაბეტონის კონტრუქციაა 5 ინტეგრირებული გრძივი მონოლითური კოჭით, რომლებიც ერთმანეთთან დაკავშირებულია 6 განივი წიბოთი. ხიდის ქვენაშენი მონოლითური რკინაბეტონისაა. განაპირა ბურჯები შებრუნებული კარადის და ბრტყელი ტიპის მონოლითური რკინაბეტონისაა. ხიდის ტროტუარები მონოლითურადაა ინტეგრირებული მალის ნაშენთან. მოაჯირები ლითონის პროფილისგანაა მოწყობილი. სავალი ნაწილის საფარი ასფალტბეტონისაა. მდინარის დინების მიმართ ხიდი მართობულადაა განთავსებული გეგმაში. მისასვლელი გზა ხიდის მარცხენა განაპირა ბურჯზე შედის 65 მეტრი სიდიდის პორიზონტალური მარჯვენა მრუდით, ხოლო მარჯვენა მისასვლელი სწორია.

ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში განხილულია:

საველე ტოპოგრაფიული სამუშაოები, რომლებიც განხორციელდა გზის არსებული მიმართულების გასხვისების ზოლის ფარგლებში;

გეოლოგიური, ჰიდროგეოლოგიური და გეოტექნიკური კვლევები (გეომორფოლოგიური პირობები, ჰიდროგეოლოგიური პირობები, გრუნტების საინჟინრო-გეოლოგიური პირობები);

ჰიდროლოგიური ანგარიში (კლიმატი, წყლის მაქსიმალური ხარჯები და დონეები, კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის სიღრმე);

დოკუმენტში განხილულია ორი ალტერნატიული ვარიანტი:

1. არსებული სახიდე გადასასვლელის რეაბილიტაცია;
2. არსებული სახიდე გადასასვლელის შეცვლა ახალი, უფრო გრძელი ხიდით.

კვლევების შედეგების გაანალიზებით შესაძლებელი გახდა საპროექტო ღონისძიებების ორი ალტერნატიული ვარიანტის ტექნიკურ-ხარისხობრივი შედარება, რის შედეგადაც შეირჩა გაუმჯობესებული პარამეტრების მქონე ახალი სახიდე გადასასვლელის მოწყობა.

ახალი ხიდის მდებარეობა და მალთა განაწილება შერჩეულია მდინარის კალაპოტის გათვალისწინებით, ჰიდრაულიკური და გეოლოგიური ანგარიშის შედეგების და არსებული გზის მიმართულების ოპტიმიზაციის მიხედვით.

დოკუმენტში განხილულია ახალი სახიდე გადასასვლელის მდებარეობის სამი შესაძლო ვარიანტი:

1. არსებული ხიდის ქვემოთ მდინარის დინების მიმართულებით;
2. არსებული ხიდის ადგილას;

3. არსებული ხიდის ზემოთ მდინარის დინების საწინააღმდეგოდ.

შესაძლო ვარიანტების განხილვის შედეგად შეირჩა ახალი სახიდე გადასასვლელის მოწყობა არსებული ხიდიდან 10 მეტრით ზევით მდინარის დინების საწინააღმდეგო მიმართულებით.

ხიდის მალის საპროექტო სიგრძე 24.4 მეტრია, მალის ნაშენის სრული სიგრძეა 25 მეტრი, რომელიც დაანგარიშებულია ჰიდრაულიკური ანგარიშის შედეგების გათვალისწინებითა და მდინარის მდგრადი კალაპოტის კვეთის მიხედვით.

ხიდის სავალი ნაწილის სიგანეა 6 მეტრი, ტროტუარების სრული სიგანეა 1 მეტრი, სიგანე სინათლეზე 0.7 მეტრი. ხიდის გრძივი ქანობი 1%-ით აღებული იქნა დრენაჟის პირობების გაუმჯობესებისთვის, სავალი ნაწილის განივი ქანობია 2.5%.

დოკუმენტში გათვალისწინებული მალის ნაშენის კონსტრუქციული ტიპი წარმოადგენს მონოლითური რკინაბეტონის ორუჯრედიან კოლოფისებურ კოჭს. განსაზღვრულია ხიდის დამხმარე კონსტრუქციული ნაწილები, კერძოდ:

- უსაფრთხოების ზღუდარი და მოაჯირი (რკინაბეტონი და პროფილოვანი ფოლადი);
- სავალი ნაწილის საფარი (50მმ სისქის ასფალტბეტონი);
- ბურჯი და გადასასვლელი ფილა (რკინაბეტონი);
- საყრდენი ნაწილები (ლითონით ლამინირებული რეზინი);
- სადეფორმაციო ნაკერები;
- ხიდის დრენაჟი;
- საკომუნიკაციო არხი.

ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში გათვალისწინებულია შებრუნებული კარადის ტიპის განაპირა ბურჯის მოწყობა ხიმინჯოვან საძირკველზე. მარჯვენა განაპირა ბურჯის შეუღლების კონუსის ფერდის გამორეცხვისგან დასაცავად გათვალისწინებულია ფოლადის მავთულბადის გაბიონებითა და შესაბამისი სიმკვრივისა (არანაკლებ 2.4კ/წ) და ნორმატივებით გათვალისწინებული მაგმური ან მსგავსი მექანიკური თვისებების მქონე ქვის გამოყენება მავთულბადის უჯრედის ზომის 1/1.5 პროპორციის გათვალისწინებით.

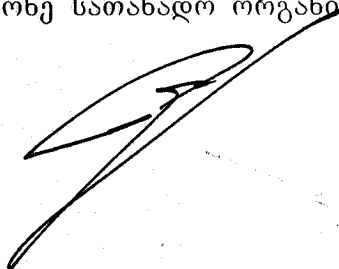
წარმოდგენილი დოკუმენტაცია ითვალისწინებს აგრეთვე შემდეგი სახის სამუშაოების განხორციელებას:

- გზის არსებული ვაკისის გამაგრება ჩასასობი ფოლადის ფარებით და ქვაბულების გამაგრება;
- მისასვლელი გზების დრენაჟის, ვაკისის და საფარის (სავალი ნაწილი 6მ, გვერდულები 1.5-2მ) მოწყობა;
- ხიდის ბაქნის საფარის და აღჭურვილობის მონტაჟი;
- ფერდის დაცვის ღონისძიებები;
- არსებული ელემენტების ხაზის გადატანა;
- საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ღონისძიებები;
- შეუღლების კონუსების პროფილირება;
- გზის აღჭურვილობის, ნიშნებისა და მონიშვნის მოწყობა;
- არსებული ხიდის დემონტაჟი და მდინარის კალაპოტის გაწმენდა სარეგულაციო ნაგებობების კონსტრუქციული ნარჩენებისაგან.

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 წარმოდგენილი დოკუმენტაციით გათვალისწინებული საპროექტო გადაწყვეტილების შესაბამისად;
2. მდინარის 10% უზრუნველყოფის ხარჯზე გათვლილი გაბიონის ნაგებობაზე საჭიროა განხორციელდეს პერიოდული მონიტორინგი.
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს ხელმძღვანელობა ვალდებულია განახორციელოს შემარბილებელი ღონისძიებები რათა მაქსიმალურად თავიდან იქნას აცილებული მდინარის წყლის დაბინძურება და შესაბამისად იქთიოფაუნაზე უარყოფითი ზემოქმედება.
4. 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;



IV. დასკვნა

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი ოზურგეთი-ნატანები- ურეკის საავტომობილო გზის მე-14კმ-ზე მდ. ჯახვათაზე სახიდე გადასასვლელის მოწყობის და მისასვლელი გზის რეაბილიტაციის წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის პირობების შესრულების შემთხვევაში.

ლიცენზიებისა და ნებართვების

სამსახურის უფროსი

ნიკოლოზ ჭახნაკია

(სახელი, გვარი)

ბ.ა.

