



საქართველოს ბარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA
ლიცენზიებისა და ნებართვების დეპარტამენტი
DEPARTMENT OF LICENSES AND PERMITS

საქართველო, 0114, გულუას ქა, ტელ. 72 72 08

ლიცენზიებისა და ნებართვების
დეპარტამენტის უფროსის მოვალეობის
შემსრულებელი

დინარა ჩუბინიძე
(სახელი, გვარი)

(ხელმოწერა)



ეკოლოგიური ექსპერტიზის

დასკვნა პროექტზე

№ 14

14 03 2008 წ.

I. საერთო მონაცემები

- საქმიანობის დასახელება – თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზის 326-ე კმ-ზე, მდ. ჯუმზე ხიდის მშენებლობა
- საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქ. თბილისი, აღ. ყაზბეგის გამზ. №12
- განხორციელების ადგილი – ზუგდიდის რაიონი, სოფ. ცაიშის მახლობლად
- განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 22.01.08
- მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – ინსტიტუტი „ტრანსპროექტი“

II. პირითადი საპროექტო გადაწყვეტილება

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სახელმწიფო ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე განსახილველად წარმოდგენილია „თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზის 326-ე კმ-ზე მდ. ჯუმზე ხიდის მშენებლობის საპროექტო დოკუმენტაცია“, რომელიც საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დაკვეთით მომზადებულია ინსტიტუტი „ტრანსპროექტის“ მიერ.

წარმოდგენილი პროექტით, მდ. ჯუმზე არსებული ორმალიანი ხიდის ადგილზე, ახალი სამმალიანი ხიდის მშენებლობა გათვალისწინებულია მდ. ჯუმის შუა დინების მონაკვეთის ბოლოში, რკინიგზის ხიდის ქვემოთ 200-250 მეტრის დაცილებით, მდინარის დინების მიმართულადაა. ახალი ხიდის ქვემოთ 300 მეტრში განთავსებულია არსებული ძველი ხიდი. მდინარის სხვა მონაკვეთებისაგან განსხვავებით ძველ და საპროექტო ხიდებს შორის მონაკვეთი თითქმის სწორხაზოვანია. საპროექტო ხიდის ზედა ბიეფში 120მ. სიგრძეზე და ქვედა ბიეფში 30მ. სიგრძეზე მდინარე მიედინება ბუნებრივად კარგად გამოკვეთილ 40-50მ. სიგანის კალაპოტში, რომელიც დამატებით დარეგულირებულია დეზებით. არსებული ხიდის კვეთში კალაპოტი ამჟამად ძლიერ წარცხილია. ცოცხალი კვეთების სიეწროვე ხელს უწყობს წყალმოვარდნების დონეების ძლიერ აწევას.

პროექტით გათვალისწინებულია არსებული ხიდის დემონტაჟი და იგივე კვეთში კალაპოტის მთლიანი გადახურვა სამმალიანი ხიდით, სანაპირო ბურჯებთან ნაპირების პროფილირებით ქანობით 1:3, რაც მთლიანად გამორიცხავს შეტბორვის შესაძლებლობას.

პროექტის მიხედვით ახალი ხიდი განლაგებული იქნება 1,5% გრძივ ქანობზე. ზუგდიდის მხრიდან ხიდთან მისასვლელის გრძივი პროფილის ვერტიკალური მრუდის რადიუსი 3000მ-ის ტოლია.

მალის ნაშენის კოჭებად გამოყენებულია რკინა ბეტონის კოჭები, სიგრძით 27მ. განივ კვეთში მალა შედგება 12 კოჭისაგან, რომლებზედაც ზევიდან ეწყობა რკინაბეტონის ფილა, საშუალო სისქით 0,2მ. ფილაზე მოეწყობა სავალი ნაწილის საფარი.

იმის გათვალისწინებით, რომ ახალი ხიდი უნდა აშენდეს არსებული ხიდის გასწორზე, მშენებლობის პერიოდში ტრანსპორტის მოძრაობა გადაერთვება ასაქცევ გზაზე, რომელიც მდ. ჯუმს კვეთს ლითონის ხიდის საშუალებით და რომელიც მდებარეობს საპროექტო ხიდის ზევით 400 მეტრის დაცილებით.

ხიდის მშენებლობის I ეტაპზე გათვალისწინებულია არსებული ხიდის მალის ნაშენის კოჭებისა და ხიდის ვაკისის ელემენტების დემონტაჟი, სანაპირო და შუალედური ბურჯების ნაწილობრივი დაშლა.

II ეტაპი იწყება ახალი ხიდის №1 ბურჯის მშენებლობით, კერძოდ აგრეგატით ნაბურღ-ნატენი ხიმინჯების მოწობით. №1 ბურჯის ხიმინჯების დაბეტონების შემდეგ აგრეგატი გადაადგილდება №2 ბურჯის სამშენებლო მოედანზე, რომელიც დაცული იქნება წყლის ნაკადისაგან ძელეთის ჯებით. №2 ბურჯის საძირკვლის მოწობის პარალელურად ჩატარდება №1 ბურჯის ტანის და წამწისქვედის დაბეტონება, ხოლო №2 ბურჯის საძირკვლის დაბეტონების შემდგომ მოხდება მისი დგარისა და რიგელის მშენებლობა.

№2 ბურჯის საძირკვლის მოწობის შემდგომ აგრეგატი გადაადგილდება მდინარის მეორე ნაპირზე და დაიწყება №3 და №4 ბურჯების მშენებლობა იგივე თანმიმდევრობით. მალაში კოჭების შეტანა განსაზღვრულია კონსოლურ-რაბიანი აგრეგატით. სულ შეტანილი იქნება 36 კოჭი.

კოჭების საპროექტო მდგომარეობაში დაყენების შემდგომ მათზე მოხდება მონოლითური რკინაბეტონის ფილის დაბეტონება და ხიდის ვაკისის დანარჩენი ელემენტების მოწობა.

წარმოდგენილ დოკუმენტში ასევე მოყვანილია საკვლევი რაიონის კლიმატური, გეოლოგიური და მდ. ჯუმის პიდროლოგიური მოკლე აღწერა და მდ. ჯუმის განსახილველი მონაკვეთის მოკლე დახასიათება.

ექსპერტიზის პროცესში დამოუკიდებელი ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნები ხაფუძვლად უდევს წინამდებარე დასკვნის III თავს.

III. პირობები

1. მოხდეს ხიდის მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების გატანა სამშენებლო მოედნიდან გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან შეთანხმებულ ადგილზე;
2. სამშენებლო სამუშაოების წარმოების დროს ჩატარდეს სისტემატური მონიტორინგი წყლის რესურსების, ნიადაგისა და ბიომრავალფეროვნების დაცვის, აგრეთვე ნარჩენების მართვის ღონისძიებათა განხორციელებაზე;
3. სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის ტერიტორიაზე ხე-მცენარეების მოჭრის საკითხი შეთანხმდეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სატყეო დეპარტამენტთან;
4. სამუშაოების დასრულების შემდეგ მოხდეს ნიადაგის დაზიანებული ფენის აღდგენა და რეკულტივაცია;
5. ხიდის მშენებლობამდე განისაზღვროს მდ. ჯუმის და გრუნტის წყლების აგრესიულობა სამშენებლო მასალების მიმართ;
6. მდ. ჯუმის იქტიოფაუნის შენარჩუნების მიზნით სამუშაოების მიმდინარეობის დროს შემოწმდეს სამშენებლო ტექნიკისა და სატრანსპორტო საშუალებების ძრავები და მუშა აგრეგატები მათი ხმაურის, ვიბრაციისა და ემისიათა მახასიათებლების ნორმებით დასაშვებ მაჩვენებლებთან შესაბამისობაზე;
7. ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის ემისიის შემცირების მიზნით გატარდეს მტვრის გაფრცვლების საწინააღმდეგო ღონისძიებები.

IV. დასკვნა

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი „თბილისი-სენაკი-ღესეულიძის საავტომობილო გზის 326-ე კმ-ზე მდ. ჯუმზე ხიდის მშენებლობის საპროექტო დოკუმენტაციის“ მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობების გათვალისწინების შემთხვევაში.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცეს განუსაზღვრელი ვადით.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
საექსპერტო კომისიის თავმჯდომარე:



მ. გვახარია

(სახელი, გვარი, ხელმოწერა)