



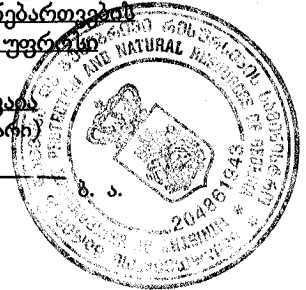
საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო
 MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA
 ლიცენზიებისა და ნებართვების დეპარტამენტი
 DEPARTMENT OF LICENSES AND PERMITS

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

ვ ა მ ტ კ ი ც ე ბ
 ლიცენზიებისა და ნებართვების
 დეპარტამენტის უფროსი

 გიორგი ცხაკაია
 (სახელი, გვარი)

 (სტამბა)



ეკოლოგიური ექსპერტიზის

დასკვნა პროექტზე

№ 11

07 02 2008 წ.

I. საერთო მონაცემები

- საქმიანობის დასახელება – ქუთაისი-წყალტუბო-ლენტეხი-დასდილის საავტომობილო გზის 47-ე კმ-ზე სოფ. ოფიტარასთან მდ. ცხენისწყალზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა
- საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზ. №12
- განხორციელების ადგილი – ცაგერის რაიონი, სოფ. ოფიტარას მიმდ. ტერიტორია
- განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 14.01.08
- მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – ინსტიტუტი „ტრანსპროექტი“, გარემოსდაცვითი პროექტის მენეჯერი: მედგარ ჭელიძე

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სახელმწიფო ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე განსახილველად წარმოდგენილია „ქუთაისი-წყალტუბო-ლენტეხი-ლასდილის საავტომობილო გზის 47-ე კმ-ზე სოფ. ოფიტარასთან მდ. ცხენისწყალზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში“, რომელიც საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დაკვეთით მომზადებულია ინსტიტუტი „ტრანსპროექტის“ მიერ, ხოლო გარემოსდაცვითი პროექტის მენეჯერია მედგარ ჭელიძე.

ცაგერის რაიონში, სოფ. ოფიტარას მიმდებარე ტერიტორიაზე მდ. ცხენისწყალზე არსებული ხიდის მალის ნაშენი წარმოადგენს ლითონის ზესავლელ ფერმას რკინაბეტონის სავალი ნაწილის ფილით, სქემით 17.5+23.5+15.0მ, აღსანიშნავია, რომ ბოლო ორი მალის ნაშენი უჭრი სისტემისაა. ხიდის მთლიანი სიგრძეა 62,35მ. მისი თითქმის ყველა ელემენტი გამოსულია მწყობრიდან. მალის 1/3-ში მოწყობილია ლითონის დროებითი ბურჯი მალის ჩაღუნვის თავიდან ასაცილებლად, მაგრამ მაინც შეიმჩნევა მისი ჩაღუნვა. ხიდის ბურჯები მონოლითური ბეტონისაა, რომელთა მდგომარეობაც ასევე არაღამაკამყოფილებელია და აქედან გამომდინარე, მისი რეაბილიტაცია შეუძლებელია. ამდენად პროექტი მიზნად ისახავს ახალი ხიდის მშენებლობას და ძველი ხიდის კონსტრუქციული ელემენტების დემონტაჟს. დემონტაჟს არ ექვემდებარება მხოლოდ განაპირა ბურჯები, რომლებიც ჩაწერილია ბუნებრივ ლანდშაფტში, არ იწვევს ხედის ესთეტიკური ღირებულებების გაუარესებას და ამავე დროს უზრუნველყოფს მდინარის ფერდების მდგრადობის გაუმჯობესებას.

პროექტის მიხედვით უნდა აშენდეს სამ მალისანი ხიდი, რომლის მთლიანი სიგრძეა 85,9 მეტრი. მალის ნაშენად მიღებულია ფოლადრკინაბეტონის მალის ნაშენი, სქემით – 24+33+24მ. მალის ნაშენი განივ კვეთში შედგება ოთხი კოჭისაგან, რომელთა ღერძებს შორის მანძილია – 3,2მ. სავალ ნაწილად გამოყენებულია ხიდის განივად დაწყობილი 74 ცალი რკინა-ბეტონის ასაწყობი ფ-1 და ფ-2 ტიპის ფილები, რომლებიც შემდგომში ერთმანეთთან გაერთიანდება მონოლითური რკინაბეტონით. მალის ნაშენის ბოლოებში, შესაბამისი სადგურმაციო ნაკრების ბლოკების მონტაჟის შემდეგ მოხდება სავალი ნაწილის მონოლითური უბნების დამონტაჟება.

ხიდის სანაპირო და შუალედური ბურჯები მოწყობილია მონოლითური რკინაბეტონის ჩასაშვები ჭების საძირკველზე, რომელთა საფუძველსაც, სანაპირო ბურჯებთან წარმოადგენს „ლოდნარი დიამეტრით 1-:2მ – 6ლ“, ხოლო შუალედურ ბურჯებთან კი - „კაჭარ-კენჭნარი ქვიშის შემავსებლით, წყლიანი – 6ლ“ გრუნტები. შუალედური ბურჯების ჭების ჩაშვების ნიშნული 3.0მ-ით დაბალია ადგილობრივი წარეცხვის ნიშნულთან შედარებით.

ჭების ჩაშვების შემდგომ ხდება მათი შევსება მონოლითური ბეტონით, ზედა ნაწილში ლითონის ბადეების მოწყობით.

ყველა ბურჯის ტანი მონოლითური რკინაბეტონისაა. რაიონის სეისმურობიდან გამომდინარე, სანაპირო და შუალედურ ბურჯებზე, გათვალისწინებულია ანტისეისმური საბჯენების მოწყობა.

სამშენებლო-სამოტაჟო სამუშაოთა ხანგრძლივობა განსაზღვრულია 10 თვით და შესრულდება დაბალი წყლის დონის პირობებში. აქედან 2 თვე გათვალისწინებულია მოსამზადებელ სამუშაოებზე, 5,5 თვე სანაპირო და შუალედური ბურჯების მშენებლობაზე, 2,5 თვე მალის ნაშენის აწყობაზე, მაღაში შეტანაზე და სავალი ნაწილის რკინაბეტონის ფილების მოწყობაზე. ბოლო თვეში მოხდება მისასვლელებზე და ხიდზე საფარის მოწყობა.

იმის გათვალისწინებით, რომ ხიდი განლაგებულია ღრმა ხეობაში, ბურჯების მშენებლობა მოხდება კაბელამწის საშუალებით. შუალედური ბურჯების მშენებლობისათვის სამშენებლო მოედანი მოეწყობა დროებითი ძეღყორის შემოფარგვლის და თიხის ეკრანის მოწყობით. ძეღყორის თავის ნიშნულად მიღებულია წყლის ხარჯის 10 წლიანი ჰორიზონტი.

ხიდის მშენებლობისათვის, წყალტუბოს მხრიდან მისასვლელზე გათვალისწინებულია სამშენებლო მოედანის მოწყობა, რისთვისაც მთის ფერდობის გარკვეული ნაწილის ჩამოჭრა აუცილებელია.

ახალი ხიდის მშენებლობის ყველა სამუშაოს დასრულების შემდეგ გათვალისწინებულია არსებული ხიდის მალის ნაშენისა და შუალედური ბურჯების დაშლა.

გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების ხარისხის შეფასების მიზნით ანგარიშში აღწერილია სახიდე გადასასვლელის პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოები, დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილის გარემოს ფონური მდგომარეობა და ფიზიკურ-გეოგრაფიული პირობები, კერძოდ: კლიმატი და მეტეოროლოგიური პირობები, გეოლოგიური პირობები, ჰიდროლოგია და ჰიდროგეოლოგია, ნიადაგები და ძირითადი ლანდშაფტები, ფლორა და ფაუნა, ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის და ხმაურის გავრცელების ფონური მდგომარეობა, არქეოლოგიური და კულტურულ-ისტორიული ძეგლები. დახასიათებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების წყაროები და მავნე ფაქტორების გავრცელების არეალი. მოცემულია აგრეთვე გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის და მონიტორინგის გეგმები. გარდა ამისა, დახასიათებულია საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტები, მოცემულია არსებული გრუნტების ფიზიკურ-ტექნიკური მაჩვენებლები, განხილულია ის ძირითადი გეოდინამიური პროცესები, რომლებმაც შეიძლება საშიშროება შეუქმნას სახიდე გადასასვლელს (ქვათაცვენა, ეროზიული პროცესები), განხილულია აგრეთვე შემარბილებელი ღონისძიებების აუცილებლობა.

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

III. პირობები

1. მოხდეს გზის მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების გატანა სამშენებლო მოედნიდან გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან შეთანხმებულ ადგილზე;
2. სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების დაწყებამდე მოხდეს ეროზიის საწინააღმდეგო ღონისძიებების შემუშავება;
3. მთის ფერდობის ჩამოჭრის ღონისძიება განხორციელდეს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად და შეთანხმებული იქნეს მონიტორინგისა და პროგნოზირების ცენტრთან;
4. სამშენებლო სამუშაოების წარმოების დროს ჩატარდეს სისტემატური მონიტორინგი წყლის რესურსების, ნიადაგისა და ბიომრავალფეროვნების დაცვის, აგრეთვე ნარჩენების მართვის ღონისძიებათა განხორციელებაზე;
5. ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის ემისიის შემცირების მიზნით გატარდეს მტვრის გაგვრცელების საწინააღმდეგო ღონისძიებები;
6. სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის ტერიტორიაზე ხე-მცენარეების მოჭრის საკითხი შეთანხმდეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს სატყეო დეპარტამენტთან;
7. სამუშაოების დამთავრების შემდეგ მოხდეს ნიადაგის დაზიანებული ფენის აღდგენა და რეკულტივაცია;
8. ხიდების ბურჯების საძირკვლის მშენებლობამდე შესწავლილი იქნას ქანების ლითოლოგია და მათი დეტალური ფიზიკურ-ტექნიკური თვისებები, ასევე, განისაზღვროს მდ. ცხენისწყლისა და გრუნტის წყლების აგრესიულობა სამშენებლო მასალების მიმართ;
9. მიწის სამუშაოების შესრულებისას არქეოლოგიური კერების აღმოჩენის შემთხვევაში ეცნობოს შესაბამის სამსახურს;
10. მოხდეს გზის რეგულარული გაწმენდა ჩამონაშალი მასალისაგან;
11. მდ. ცხენისწყლის 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.

IV. დასკვნა

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი „ქუთაისი-წყალტუბო-ლენტეხი-ლასდილის საავტომობილო გზის 47-ე კმ-ზე სოფ. ოფიტარასთან მდ. ცხენისწყალზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში“-ს მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობების გათვალისწინების შემთხვევაში.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცეს განუსაზღვრელი ვადით.

მ. ლალიძე

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
საექსპერტო კომისიის თავმჯდომარე:

თ. ლალიძე

(სახელი, გვარი, ხელმოწერა)