



საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო

MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის

დასკვნა პროექტზე

№ 61

„ 13“ სექტემბერი “ 2010წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება—„ნინოწმინდის რაიონის სოფ. ყულაღისთან სარკინიგზო ხიდის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტი“
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი —შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“, დ. აღმაშენებლის გამ. 150
3. განხორციელების ადგილი – ნინოწმინდის რაიონის, სოფ. ყულაღისი
4. განაცხადის შემოსულის თარიღი – 25. 08. 2010წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – სამეცნიერო-კვლევითი ფირმა „გამა“

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია „ნინოწმინდის რაიონის სოფ. ყულაღისთან სარკინიგზო ხიდის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, რომელიც მომზადებულია სამეცნიერო-კვლევითი ფირმა „გამა“-ს მიერ.

ორლიანდაგიანი რკინაბეტონის ხიდი დააკავშირებს კარწახის გადასარბენის და სადგურ ახალქალაქი-საკვანძოს სარკინიგზო ხაზებს.

მშენებლობისათვის განკუთვნილი ტერიტორია მდებარეობს ნინოწმინდის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე, ჯავახეთის ზეგანზე, ზღვის დონიდან 1800 მ სიმაღლეზე. საპროექტო ხიდის მშენებლობა დაგეგმილია მდინარე კირხბულახის შუა უბანზე სოფ. ყულაღისის ჩრდილოეთით, იქ, სადაც ხეობა ღრმა და ფართოა. მდინარის ცოცხალი კვეთი 8 - 10 მ -ის ფარგლებშია, ხოლო სიღრმე წყალმცირობის პერიოდში 1.0-1.2 მ-ია. საპროექტო ხიდური გადასასვლელის ქვემოთ, 200 - 250 მ -ის დაშორებით, მდებარეობს სარწყავი არხის სათავე ნაგებობა. საპროექტო ხიდის ორივე მხარეს გადის ადგილობრივი დანიშნულების საავტომობილო გზა.

საპროექტო ხიდის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის დამუშავების პროცესში განხილულია შემდეგი ალტერნატიული ვარიანტები:

- ხიდის მოწყობის ალტერნატიული ვარიანტები;
- არაქმედების ალტერნატივა.

ახალქალაქი-კარწახის სარკინიგზო მაგისტრალთან შემაერთებული მონაკვეთი გადაკვეთს მდ. კირხბულახს და ჩრდილოეთის მხრიდან უვლის სოფ. ყულაღისს. მდ. კირხბულახი აღნიშნულ მონაკვეთზე წარმოდგენილია ღრმა ხეობით, რომლის ორივე მხარეს აღინიშნება ციცაბო და კლდოვანი ნაპირები. გზშ-ს ანგარიშში ხიდის მშენებლობის საპროექტო გადაწყვეტების დამუშავების პროცესში განხილულია კონსტრუქციული გადაწყვეტის რამდენიმე ალტერნატიული ვარიანტი, მათ შორის:

- ექვს მალაიანი ხიდის მშენებლობა;
- მდინარეზე მილხიდის, ხოლო ხეობაში მიწაყრილის მოწყობა.

მეორე ალტერნატიული ვარიანტი ითვალისწინებს მდ. კირხბულახზე დიდი დამატრის (მდინარის მაქსიმალური ხარჯის გატარების გათვალისწინებით) მილხიდის მოწყობას. მილხიდის ზედა მხარეს აშენდება რკინა-ბეტონის კედლები, რაც უზრუნველყოფს წყალდიდობის დროს წყლის მთელი მოცულობის მილხიდისაკენ მიმართვას. ხეობის მთელი კვეთი შეივსება მიწაყრილით, რომლის თხემზე მოეწყობა რკინიგზის ლიანდაგის ვაკისი.

წინასწარი შეფასების შედეგების მიხედვით შემოთავაზებული ალტერნატიული ვარიანტი გზშ-ს ანგარიშით არ ჩაითვალა მისაღებად.

დაგეგმილი საქმიანობის განუხორციელებლობა ანუ არაქმედების ვარიანტი შესაბამისად უარყოფილია.

ორლიანდაგიანი რკინაბეტონის ხიდი მალის ნაშენით 6 მალაიანია, სქემით 23.6 X 6, აქვს ორი განაპირა და 5 შუალედი ბურჯი, ხიდი თითქმის მართობულად კვეთს მდ. კირხბულახის ხეობას. გეგმაში ხიდი განლაგებულია სწორზე, ხოლო მისასვლელები 600 მ რადიუსიან მრუდზე. ფასადში საპროექტო ხიდის გრძივი ქანობი შეადგენს 13. ხიდის საერთო სიგრძეა 154.71მ. მალის ნაშენად გამოყენებულია რკინაბეტონის წინასწარდაბებული -23.6მ სიგრძის ზესავალი ტიპური წიბოვანი ჭრილი კოჭები. რკინაბეტონის კოჭების დაყრდნობა გათვალისწინებულია ფოლადის ტიპური კონსტრუქციის სხმულ ტანგენციალურ საყრდენ ნაწილებზე. 13. ქანობზე განლაგების გამო საყრდენი ნაწილების მართობულად დაფიქსირებისათვის, ზედა ბალანსირს ხეივანი შედუღების ნაკერების საშუალებით მიმაგრება ფოლადის ცვლადი სისქის ფურცლები ჩასატანებელი დეტალის სახით. მალის ნაშენის ტროტუარისა და მოაჯირის კონსტრუქციებიც ტიპურია. კონსოლები და მოაჯირები ფოლადის კონსტრუქციისაა, ხოლო ტროტუარის ფილები რკინაბეტონის.

გზშ-ს ანგარიშში თანახმად №1 და №7 სანაპირო ბურჯები კონსტრუქციული თვალსაზრისით იდენტურია და შედგება მონოლითური რკინაბეტონის როსტვერკის, ტანისა

და ფერმისქვეშა ფილისაგან. ბურჯების კონსტრუქცია უზრუნველყოფს ორი ლიანდაგის გატარებას. ბურჯის ყველა კონსტრუქციული ელემენტი არმირებულია. ბურჯის შემადგენელი კონსტრუქციების აგება გათვალისწინებულია სიმტკიცეზე 25 კლასის ბეტონით. სანაპირო ბურჯების გობის ზედაპირზე გათვალისწინებულია ასაკრავი პიდროიზოლაციის მონტაჟი, ხოლო ბურჯების ტანის მისასვლელ ყრილების გრუნტში განთავსებული ნაწილების დაფარვა გათვალისწინებულია წასაცხები პიდროიზოლაციით.

№2 და №6 შუალედი ბურჯები კონსტრუქციულად ერთნაირია (განსხვავდება მხოლოდ ზომებით) და თითოეული მათგანი შედგება ორსაფეხუროვანი როსტვერკისა და მასზე გამონოლითებული ტანისა და ფერმისქვეშა ფილისაგან. ბურჯები განკუთვნილია ორი ლიანდაგის მალის ნაშენის დასაყრდნობად. ორივე ბურჯის ფერმისქვეშა ფილას ორივე მხრიდან დატანებული აქვს რკინაბეტონის კონსოლები საკონტაქტო ქსელის მაღალი ძაბვის ანძების მისამაგრებლად. აგრეთვე გათვალისწინებულია ორივე შუალედ ბურჯზე ფოლადის კონსტრუქციის ასასვლელი კიბეებისა და ფერმისქვეშა ფილის პერიმეტრზე სამონტაჟო - დასათვალისწინებელი ბაქნების მონტაჟი.

№3, №4 და №5 შუალედური ბურჯები კონსტრუქციული თვალსაზრისით ერთმანეთის იდენტურია. თითოეული მათგანი შედგება ჩასაშვები ჭისა და მასზე გამონოლითებული ცვლადი განივი კვეთის ტანისა და ფერმისქვეშა ფილისაგან. რკინაბეტონის ჩასაშვები ჭა ასაწყობ-მონოლითური კონსტრუქციისაა და შედგება 15 მ სიმაღლის მონოლითური კონსტრუქციის დანის რგოლისა და ასაწყობ-მონოლითური ტანის ბლოკებისაგან. დიდი სიგანის გამო ჭის დანისა და ტანის რგოლებს აქვთ სიხისტის უზრუნველსაყოფი რკინაბეტონის ტიხრები. შუალედური ბურჯების ფერმისქვეშა ფილას ორივე მხრიდან დატანებული აქვს რკინაბეტონის კონსოლები საკონტაქტო ქსელის მაღალი ძაბვის ანძების მისამაგრებლად და განკუთვნილია ორი ლიანდაგის მალის ნაშენის დასაყრდნობად.

სამივე შუალედი ბურჯის აგება გათვალისწინებულია სიმტკიცეზე 25 კლასის ბეტონით. ასევე გათვალისწინებულია ფოლადის კონსტრუქციის ასასვლელი კიბეებისა და ფერმისქვეშა ფილის პერიმეტრზე სამონტაჟო - დასათვალისწინებელი ბაქნების მონტაჟი.

პროექტით გათვალისწინებულია ხიდის ორივე სანაპირო ბურჯთან მდებარე მისასვლელი ყრილების გამაგრება ბეტონის კბილითა და ტიპური კონსტრუქციის არმირებული ასაწყობი ფილებით.

გზ-ს-ს ანგარიშის თანახმად საპროექტო ხიდის მშენებლობის დაწყება დაგეგმილია 2010 წლის მეორე ნახევარში, სამშენებლო სამუშაოების შესრულებაზე გათვალისწინებულია დასაქმდეს 40-45 კაცი. სამუშაოები შესრულდება ერთცვლიანი სამუშაო რეჟიმით და გაგრძელდება დაახლოებით 3-4 თვის განმავლობაში. ხიდის მშენებლობა განხორციელდება 7 სტადიად.

I სტადია იწყება მოსამზადებელი სამუშაოებით, რაც მოიცავს დროებითი სამშენებლო მოედნისა და მისასვლელი გზების მოწყობას, მანქანა-მექანიზმების გადატანას და მშენებლობისათვის საჭირო საშენი მასალების მოზიდვას. ტვირთების მიღებისა და ხიდური გადასასვლელის მდებარეობის სპეციფიკისაგან გამომდინარე მშენებლობის დაწყება გათვალისწინებულია მდინარის მარჯვენა ნაპირზე დროებითი სამშენებლო მოედნის მოწყობით. დროებითი სამშენებლო მოედნის მოწყობის პარალელურად იწყება მარჯვენა ნაპირზე №7 სანაპირო და №6 შუალედი ბურჯის ქვაბულების დამუშავება.

II სტადიაზე გათვალისწინებულია №6 და №7 ბურჯების კონსტრუქციების დაბეტონება და №5 შუალედი ბურჯის რკინაბეტონის ჭის ჩაშვება. მშენებლობის პერიოდში ჭიდან წყლის ამოტუმბვა გათვალისწინებულია 30 მ³/სთ წარმადობის სპეციალური ტუმბოების საშუალებით. ამავე სტადიაზე გათვალისწინებულია ადგილზე №5 შუალედური ბურჯის ჭის რკინაბეტონის ასაწყობი კონსტრუქციების მონტაჟი.

III სტადიაზე გათვალისწინებულია №5 შუალედური ბურჯის ჭის შევსება ბეტონით, რომლის დამთავრებისთანავე იწყება მონოლითური ორსაფეხურიანი რკინაბეტონის ტანისა და ფერმის ქვეშა ფილის დაბეტონება. ამავე სტადიაზე იწყება №4 შუალედური ბურჯის ჭის ჩაშვება. ჭების ჩაშვების შემდეგ პროექტით გათვალისწინებულია ბურჯების მონოლითური რკინაბეტონის ტანისა და ფერმის ქვეშა ფილების დაბეტონება.

ბურჯების მონტაჟის შემდეგ იწყება მარჯვენა დროებითი სამშენებლო მოედნის ნაწილ-ნაწილ დემონტაჟი და გადატანა მდინარის მარცხენა ნაპირზე.

IV სტადიაზე შესრულდება დროებითი სამშენებლო მოედნის მოწყობა მდინარის მარცხენა ნაპირზე. ამავე სტადიაზე გათვალისწინებულია №3 შუალედური ბურჯის რკინაბეტონის ჭის ჩაშვება და №2 შუალედური ბურჯის მონოლითური რკინაბეტონის როსტვერკის მოწყობა.

V სტადიაზე გათვალისწინებულია №2 და №3 ორსაფეხურიანი შუალედური ბურჯის ტანის პირველი საფეხურის დაბეტონება. პარალელურად იწყება №1 სანაპირო ბურჯის ქვაბულის დამუშავება.

VI სტადიაზე გათვალისწინებულია №2 და №3 ორსაფეხურიანი მონოლითური რკინაბეტონის შუალედი ბურჯების ტანის მეორე საფეხურისა და ფერმის ქვეშა ფილების დაბეტონების დასრულება, აგრეთვე №1 სანაპირო ბურჯის კონსტრუქციების მონტაჟი. ბურჯების მონტაჟის დამთავრების შემდეგ იწყება დროებითი სამშენებლო მოედნის დემონტაჟი.

VII სტადიაზე გათვალისწინებულია ხიდის მალის ნაშენების მონტაჟი. მონტაჟის დროს გათვალისწინებულია ფოლადის კონსტრუქციის დროებითი მალის ნაშენების გამოყენება, რომლებზეც ეწყობა დროებითი ლიანდაგი. მალში საპროექტო რკინაბეტონის კოჭების მიწოდება გათვალისწინებულია სარკინიგზო სატვირთო ბაქნების საშუალებით. ბაქნებიდან კოჭების გადმოტვირთვა ბურჯებზე და მათი საპროექტო მდგომარეობაში მონტაჟი გათვალისწინებულია ორი 120 ტონა ტვირთამწეობის ავტო ამწეების საშუალებით ყველა მალში კოჭის მონტაჟის დროს შესასრულებელი სამუშაოების თანმიმდევრობა ერთნაირია. მალის ნაშენების მონტაჟის შემდეგ გათვალისწინებულია ფოლადის დროებითი მალის ნაშენების დაბრუნება ბაზაზე.

გზშ-ს ანგარიშში თანახმად მშენებლობის დამთავრება გათვალისწინებულია სალიკვიდაციო სამუშაოებით, რომელიც მოიცავს სამშენებლო ნარჩენების გატანას, მდინარის კალაპოტის გაწმენდას და მანქანა-მექანიზმების გაყვანას.

გზშ-ს ანგარიშში აგრეთვე განხილულია:

- წყალმომარაგებისა და ჩამდინარე წყლების არინების სკითხები;
- ელექტრომომარაგება (სოფ. ყულაღისის სატრანსფორმატორო ქვესადგურიდან დაგეგმილია დროებითი საკაბელო ელექტროგადაცემის ხაზის მოწყობა);
- საქმიანობის განხორციელებისათვის საჭირო ბუნებრივი რესურსები.

გზშ-ს ანგარიშში მოცემულია:

- ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (ბსგზშ) მეთოდოლოგია;
- შესაძლო ავარიული სიტუაციები და მოსალოდნელი ზემოქმედება;
- ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება და ანალიზი;
- სარკინიგზო ხიდის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროცესში ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები (ხიდის მშენებლობის პერიოდისათვის, სარკინიგზო ხიდის ექსპლუატაციის პროცესში);
- საქმიანობის შეწყვეტის შემთხვევაში გარემოს პირვანდელ მდგომარეობამდე აღდგენის პირობები;
- გარემოსდაცვითი და სოციალური მონიტორინგის გეგმა;

გზშ-ში აგრეთვე განხილულია: გარემოსდაცვითი კანონმდებლობა; გარემოს დაცვის სტანდარტები და ნორმატიული აქტები; კლიმატი და მეტეოროლოგია; ფლორა და ფაუნა, რაიონის გეომორფოლოგიური, საინჟინრო-გეოლოგიური და პიდროგეოლოგიური დახასიათება.

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

III. პირობები

1. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობა ვალდებულია საქმიანობა განახორციელოს გზშ ანგარიშით გათვალისწინებული ტექნოლოგიური სქემის შესაბამისად;
2. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ ვალდებულია მშენებლობის პერიოდში განახორციელოს ბიომრავალფეროვნებაზე (განსაკუთრებით იქტიოფაუნაზე) ზეგავლენის მონიტორინგი, რათა საჭიროების შემთხვევაში განსაზღვრული იქნას დამატებითი შემარბილებელი ან საკომპენსაციო ღონისძიებები.
3. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ უზრუნველყოს არასახიფათო ნარჩენების ნაგავსაყრელზე განთავსება და სახიფათო ნარჩენების განთავსების, გადამუშავების ან გაუვნებლობის მიზნით შესაბამისი გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე ორგანიზაციებზე გადაცემა.
4. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ უზრუნველყოს წარმოქმნილი ნარჩენების სეპარირებული შეგროვება, აღრიცხვა და დროებით უსაფრთხოდ განთავსება.
5. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ 3 თვის ვადაში გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს, სსიპ „გარემოს ეროვნულ სააგენტო“-ში წარადგინოს საინჟინრო-გეოლოგიური და პიდროგეოლოგიური კვლევის ანგარიშები განსახილველად.

IV. დასკვნა

შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „ნინოწმინდის რაიონის სოფ. ყულაღისთან სარკინიგზო ხიდის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავით გათვალისწინებული პირობების შესრულების შემთხვევაში.

ლიცენზიებისა და ნებართვების

სამსახურის უფროსი

ნიკოლოზ ჭახნაკია

(სახელი, გვარი)

