

საერთაშორისო მნიშვნელობის E-60 ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის  
მოდერნიზაციის პროექტის F2 მონაკვეთი (ბორითი-ხევი)

**ხარაგაულის მუნიციპალიტეტის სოფელ საქასრიას მიმდებარედ, მდ.  
ძირულას მარცხენა სანაპიროზე გამონამუშევარი ფუჭი ქანების #17  
სანაყაროს პროექტის ფარგლებში ნაპირდაცვითი ნაგებობის  
(ფლეთილი ქვის დამცავი კონსტრუქციის) მოწყობის სკრინინგის  
განცხადება**

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

ივლისი, 2022

## სარჩევი:

შესავალი.....	3
დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილი და მისი თავსებადობა.....	4
გარემოზე შესაძლო ზემოქმედება საქმიანობის განხორციელების პროცესში.....	6
საკვლევ უბნის ბუნებრივი მახასიათებლები .....	11
საპროექტო ღონისძიებები.....	21
სამშენებლო სამუშაოების აღწერა.....	24
ტოფოგრაფიული გეგმა .....	25
გრძივი პროფილები.....	26
ხელშეკრულებები კერძო მესაკუთრებთან.....	32

## შესავალი

საერთაშორისო მნიშვნელობის E60 ავტომაგისტრალის ბორითი-ხევის (F2) მონაკვეთის მოდერნიზაციის პროექტს, 2018 წლის 20 ნოემბერს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე, ახორციელებს შპს ჰუნანის გზებისა და ხიდების სამშენებლო ჯგუფის ფილიალი საქართველოში. აღნიშნული მონაკვეთის (F-2) სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების პროცესში, დამატებით წარმოქმნილი ფუჭი ქანების განთავსების მიზნით, ხარაგაულის მუნიციპალიტეტის სოფელ საქასრიას მიმდებარედ, მდ. ძირულას მარცხენა სანაპიროზე, #17 სანაყაროს მოსაწყობად 2021 წლის ივლისში შერჩეული იქნა შესაბამისი ტერიტორია.

პროექტის მიხედვით, სანაყაროზე შესაძლებელია საერთაშორისო მნიშვნელობის E60 ავტომაგისტრალის F2 მონაკვეთის (ბორითი-ხევი) მშენებლობისას გამონამუშევარი 173905 მ<sup>3</sup> ფუჭი ქანის განთავსება. ფუჭი ქანების #17 სანაყაროსა და ნაპირდაცვითი ნაგებობის (ფლეთილი ქვის დამცავი კონსტრუქცია) მოწყობის პროექტს საფუძვლად დაედო შესაბამისი აზომვითი და საძიებო კვლევითი სამუშაოები.

ფლეთილი ქვის დამცავი კონსტრუქციის მოწყობა გათვალისწინებულია 280 მ. სიგრძის მონაკვეთზე. კონსტრუქციის მოსაწყობად საჭიროა 7056 მ<sup>3</sup> მოცულობის მსხვილი ფლეთილი ქვა. აღნიშნული მიზნით გამოყენებული იქნება ავტომაგისტრალის მშენებლობისას გამოტანილი ფუჭი ქანებისაგან გამორჩეული, შესაბამისი ზომებისა და მახასიათებლების ქვები. შესაბამისად, ფლეთილი ქვების მოცულობა ემატება სანაყაროს მოცულობას და **ჯამურად საპროექტო სანაყაროს მოცულობა შეადგენს  $173905+7056= 180961\approx 180960$  (ას ოთხმაცი ათას ცხრაას სამოცი) მ<sup>3</sup>-ს.**

„გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ II დანართის 9.13 პუნქტისა და მეშვიდე მუხლის შესაბამისად ნაპირდაცვითი და სანაპირო ზოლის ეროზიის შეკავების მიზნით გათვალისწინებული სამუშაოები ექვემდებარება სკრინინგის პროცედურას. აღნიშნულის გათვალისწინებით შემუშავებული/განახლებული იქნა წინამდებარე სკრინინგის განცხადება.

### ცხრილი 1: ზოგადი ცნობები საქმიანობის განმახორციელებლის შესახებ

<b>განმახორციელებელი:</b>	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
<b>იურიდიული მისამართი:</b>	აღ. ყაზბეგის გამზ. #12, თბილისი, საქართველო
<b>საქმიანობის განხორციელების მისამართი:</b>	ხარაგაულის მუნიციპალიტეტი, სოფ. საქასრია

<b>საქმიანობის სახე:</b>	ინფრასტრუქტურული ობიექტების მშენებლობა
<b>თავმჯდომარე:</b>	გიორგი წერეთელი
<b>საკონტაქტო ტელეფონი:</b>	+995322350508
<b>საკონსულტაციო ფირმა:</b>	შპს ჰიდროტექნიკოსი
<b>საკონტაქტო პირი:</b>	გია სოფაძე
<b>საკონტაქტო ტელეფონი:</b>	+995599939209

## დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილი და მისი თავსებადობა

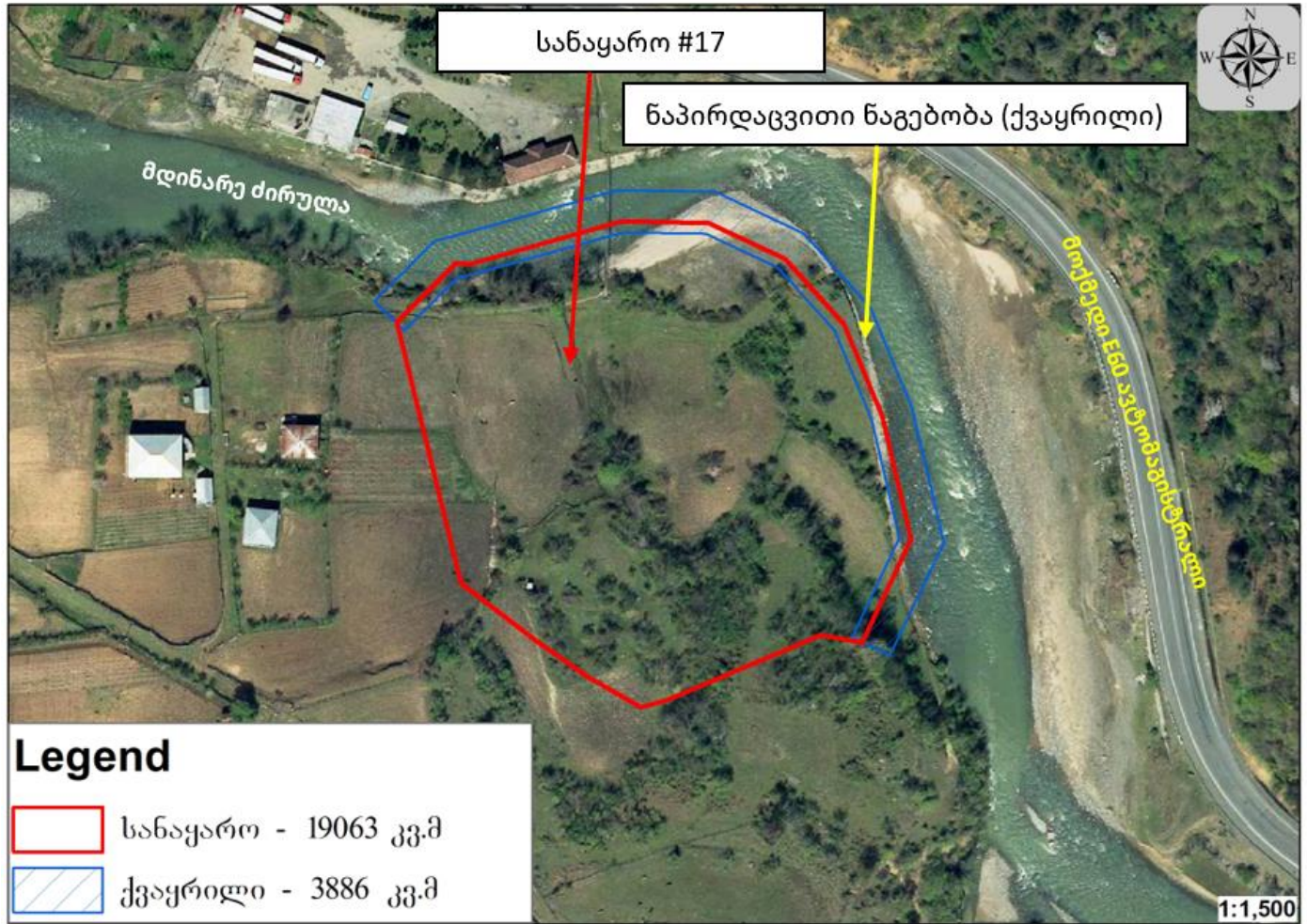
დაგეგმილი საქმიანობის განსახორციელებლად ტერიტორიის შერჩევა მოხდა ადგილობრივი ბუნებრივი პირობების გათვალისწინებით. სამუშაოები განხორციელდება ადგილის რელიეფის მახასიათებლების მიხედვით. დამცავი კონსტრუქციისა და სანაყაროს მოწყობა გათვალისწინებულია როგორც უშუალოდ საერთაშორისო მნიშვნელობის E60 ავტომაგისტრალის ბორითი-ხევის (F2) მონაკვეთის მოდერნიზაციის პროექტისათვის გამოყოფილი ტერიტორიის ფარგლებში (სოფ. საქასრია, მშენებარე #15 პარალელური ხილებისა და #2 ავტოსატრანსპორტო კვანძის მიმდებარედ), ასევე მომიჯნავე 10 კერძო ნაკვეთის ტერიტორიაზე (მესაკუთრეებთან გაფორმებულია საიჯარო ხელშეკრულებები (იხ. დანართი)).

### ცხრილი 2: სანაყაროს გეოგრაფიული კოორდინატები

#	X	Y	#	X	Y
1	359642.9435	4663428.184	9	359809.5406	4663357.933
2	359662.0945	4663447.564	10	359793.6577	4663324.507
3	359666.6138	4663447.178	11	359780.323	4663326.993
4	359715.7506	4663461.01	12	359730.504	4663305.8
5	359743.8719	4663460.499	13	359722.1021	4663303.472
6	359768.6885	4663448.825	14	359704.7143	4663313.298
7	359787.8474	4663427.613	15	359688.0685	4663325.038
8	359800.2069	4663397.905	16	359663.7541	4663343.713

#17 სანაყაროს მოსაწყობად შერჩეული ტერიტორიის საერთო ფართობი შეადგენს 19063 მ<sup>2</sup>-ს.

ნახაზი 1: #17 სანაყაროსა და ნაპირდაცვითი ნაგებობის (ფლეთილი ქვის კონსტრუქცია)



ადგილმდებარეობა

ცხრილი 3: ნაპირდაცვითი კონსტრუქციისათვის განკუთვნილი ტერიტორიის გეოგრაფიული კოორდინატები

#	X	Y	#	X	Y
1	359635.8306	4663435.2131	10	359790.4061	4663326.0525
2	359654.9815	4663454.593	11	359805.7486	4663358.3407
3	359714.4592	4663471.0356	12	359796.7688	4663396.7966
4	359746.1927	4663470.4585	13	359784.7612	4663425.6595
5	359774.763	4663457.0183	14	359766.5017	4663445.875
6	359796.4203	4663433.0411	15	359743.0364	4663456.9137
7	359809.7571	4663400.9832	16	359716.2155	4663457.4014
8	359820.0741	4663356.8006	17	359661.9929	4663442.3396
9	359802.6899	4663320.2156	18	359645.5042	4663425.6537

ნაპირდაცვითი კონსტრუქციისათვის განკუთვნილი ტერიტორიის საერთო ფართობი შეადგენს 3886 მ<sup>2</sup>-ს.



## გარემოზე შესაძლო ზემოქმედება საქმიანობის განხორციელების პროცესში

**დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილი არ მდებარეობს სიახლოვეს:**

*დაცულ ტერიტორიებთან;  
ჭარბტენიან ტერიტორიებთან;  
შავი ზღვის სანაპირო ზოლთან;  
ტყით მჭიდროდ დაფარულ ტერიტორიასთან, სადაც გაბატონებულია საქართველოს „წითელი ნუსხის“ სახეობები;  
პროექტი ხორციელდება სოფლის გარეთ;  
კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლთან;*

დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილი არ არის სიახლოვეს სხვა სახის სენსიტიურ ობიექტებთან;

საქმიანობის მასშტაბი შეზღუდულია - საპროექტო სამუშაოები შემოიფარგლება მარტივი კონსტრუქციის ნაგებობის მოწყობით.

პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების განხორციელების შედეგად, ობიექტზე უარყოფითი კუმულაციური ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი. სამშენებლო მოედანზე, პროექტით გათვალისწინებულის გარდა, არ იქნება შეტანილი არავითარი სხვა სახის სამშენებლო მასალა.

ბუნებრივი რესურსებიდან უშუალო შეხება შესაძლებელია იყოს მდინარის წყალთან კონსტრუქციის მოწყობის პროცესში. ზედაპირული წყლის დაბინძურების ძირითადი რისკები უკავშირდება გაუთვალისწინებელ შემთხვევებს: ნარჩენების არასწორი მართვა, ტექნიკისა და სატრანსპორტო საშუალებების გაუმართაობის გამო ნავთობპროდუქტების დაღვრა და სხვა. მსგავსი შემთხვევების პრევენციის მიზნით, სამშენებლო მოედანზე დაწესდება შესაბამისი კონტროლი.

სამშენებლო სამუშაოები ჩატარდება წყალმცირობის პერიოდში, რაც იძლევა ტექნიკის წყალში დგომის გარეშე ოპერირების საშუალებას. სამუშაოები წარმართება 2022 წლის ივნისი-აგვისტოს პერიოდში. სანაყაროს მოწყობის პროცესში ჩართულ სამშენებლო ტექნიკას გავლილი ექნება შესაბამისი ტექდათვალიერება, რათა არ მოხდეს ტერიტორიის დაბინძურება ზეთებითა და საპონი საშუალებებით.

წარმოქმნილი სახიფათო ნარჩენების (მაგ. ზეთებით დაბინძურებული ჩვრები, და სხვ.) რაოდენობა იქნება უმნიშვნელო. შესაბამისად, ნარჩენების მართვის გეგმის მომზადება საჭირო არ არის.

საქმიანობის პროცესში არასამშენებლო ნარჩენების წარმოქმნა არ არის მოსალოდნელი. გამოყოფილი იქნება დროებითი დასაწყობების დაცული ადგილები. სამეურნეო-ფეკალური წყლები შეგროვდება საასენიზაციო ორმოში. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების შეგროვება მოხდება შესაბამის კონტეინერებში. ტერიტორიიდან საყოფაცხოვრებო ნარჩენების გატანა მოხდება რეგულარულად,

ხელშეკრულების საფუძველზე ხარაგაულის დასუფთავების სამსახურის მიერ. ტერიტორიაზე განთავსდება ზეთის დაღვრაზე რეაგირების სპეციალური ნაკრები (ე.წ. „Spill Kit“). სახიფათო ნარჩენების დროებითი დასაწყობება მოხდება სამშენებლო მოედანზე ცალკე გამოყოფილ სათავსოში. სამუშაოების დასრულების შემდგომ სახიფათო ნარჩენები ტრანსპორტირების და შემდეგი გაუვნებელყოფის მიზნით, გადაეცემა ხელშეკრულების საფუძველზე შპს „სანიტარს“ (შესაბამისი ნებართვების მფლობელ კომპანიას).

სამუშაოების დასრულების შემდგომ ტერიტორიები მოწესრიგდება და აღდგება სანიტარული მდგომარეობა. შესაბამისად, რაიმე სახის უარყოფითი კუმულაციური ზემოქმედება გარემოზე მოსალოდნელი არ არის.

გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედების ფაქტორებიდან აღსანიშნავია ატმოსფერული ჰაერის უმნიშვნელო დაბინძურება და სამშენებლო ტექნიკის ხმაური.

ატმოსფერულ ჰაერზე ზეგავლენა მოსალოდნელია მოძრავი წყაროებიდან, კერძოდ გამოყენებული ტექნიკის ძრავების მუშაობით გამოწვეული გამონაბოლქვებით, რაც არსებით ზემოქმედებას არ მოახდენს ფონურ მდგომარეობაზე;

ატმოსფერულ ჰაერზე ზეგავლენა მოსალოდნელია მოძრავი წყაროებიდან, კერძოდ გამოყენებული ტექნიკის ძრავების მუშაობით გამოწვეული გამონაბოლქვებით, რაც არსებით ზემოქმედებას არ მოახდენს ფონურ მდგომარეობაზე, ვინაიდან მიმდებარე ტერიტორიაზე მიმდინარეობს #15 პარალელური ხიდებისა და #2 ავტოსატრანსპორტო კვანძის მოწყობის პროცესი. აღნიშნულის გათვალისწინებით, არსებულ პირობებში დაგეგმილი სამუშაოები მნიშვნელოვნად ვერ შეცვლის ფონურ მდგომარეობას. პროექტის განხორციელებისას ემისიების სტაციონალური ობიექტები გამოყენებული არ იქნება. ამტკვრება მოხდება ინერტული მასალების ტრანსპორტირების პროცესში. სამუშაოები წარიმართება მხოლოდ შეზღუდული დროის განმავლობაში და მოხდება გრუნტის გზის რეგულარული წყლით დანამვა. ასევე, მისასვლელ გზაზე განხორციელდება სიჩქარის შეზღუდვა 10 კმ/სთ-მდე. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მშენებლობის ეტაპი ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე მნიშვნელოვან ნეგატიურ ზემოქმედებას ვერ მოახდენს. დაგეგმილი ნაპირდაცვითი კონსტრუქციის მოწყობის პროცესში და ობიექტის ექსპლუატაციაში შესვლის შემდგომ, საქმიანობასთან დაკავშირებული ავარიის ან/და კატასტროფის რისკი არ არსებობს. პირიქით, აღნიშნული ღონისძიება განაპირობებს მიმდებარე ტერიტორიების დაცვას წყლისმიერი აგრესიისგან. პროექტით გათვალისწინებული ღონისძიება გახლავთ გარემოსდაცვითი ფუნქციის მატარებელი. საერთო ჯამში კუმულაციური ზემოქმედების მნიშვნელობა იქნება დაბალი. პროექტის დასრულების შემდგომ, ზემოაღნიშნული კუმულაციური ზემოქმედების რისკები აღარ იარსებებს.

საპროექტო ტერიტორიაზე ხმაურის გავრცელების ძირითადი წყაროა სამშენებლო ტექნიკა. სამშენებლო მასშტაბებიდან გამომდინარე, შეიძლება ჩაითვალოს, რომ სამშენებლო ტექნიკის გამოყენების ინტენსივობა დაბალია, შესაბამისად, დაბალია ხმაურისა და ვიბრაციის დონეები. ნაპირსამაგრი სამუშაოების ჩატარების პერიოდში აღნიშნულ ტერიტორიაზე არ იქმნება სამშენებლო ბანაკი. სამუშაოების

განხორციელებისას გამოყენებული ტექნიკა (ექსკავატორი (1 ერთეული), სატვირთო თვითმცლელი (3 ერთეული), ბულდოზერი (1 ერთეული)) სამუშაო დღის დასრულების შემდეგ დაუბრუნდება შერჩეული დისლოკაციის ადგილს (#15 ხიდის სამშენებლო ბანაკი - დამორება: 345 მ.).

დაგეგმილი ნაპირდაცვითი კონსტრუქციის მოწყობის პროცესში და ობიექტის ექსპლუატაციაში შესვლის შემდგომ, საქმიანობასთან დაკავშირებული ავარიის ან/და კატასტროფის რისკი არ არსებობს. პირიქით, აღნიშნული ღონისძიება განაპირობებს მიმდებარე ტერიტორიების დაცვას წყლისმიერი აგრესიისგან. პროექტით გათვალისწინებული ღონისძიება გახლავთ გარემოსდაცვითი ფუნქციის მატარებელი.

სამუშაო ზონის სიახლოვეს კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლები წარმოდგენილი არ არის. საპროექტო ტერიტორიის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით არქეოლოგიური ძეგლების გამოვლენის ალბათობა პრაქტიკულად არ არსებობს.

სამშენებლო ტერიტორიაზე არქეოლოგიური ან კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლის გამოვლინების შემთხვევაში, „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-10 მუხლის თანახმად შეწყდება სამუშაოები და შემთხვევის შესახებ დაუყოვნებლივ ეცნობება კულტურისა და ძეგლთა დაცვის შესაბამის სამსახურს.

მდინარეზე საპროექტო სამუშაოებს არ გააჩნია ზემოქმედების ტრანსსასაზღვრო ხასიათი. საპროექტო სამუშაოების განხორციელებისას არ ხდება გარემოზე მაღალი ხარისხისა და კომპლექსური ზემოქმედება.

დაგეგმილი სამუშაოები მნიშვნელოვან უარყოფით ზემოქმედებას ვერ მოახდენს ვიზუალურ-ლანდშაფტურ მდგომარეობაზე.

საერთო ჯამში კუმულაციური ზემოქმედების მნიშვნელობა იქნება დაბალი. პროექტის დასრულების შემოდგომ, ზემოაღნიშნული კუმულაციური ზემოქმედების რისკები აღარ იარსებებს.

ჩასატარებელი სამშენებლო სამუშაოების სპეციფიკისა და მოცულობების გათვალისწინებით, პროექტი არ ხასიათდება ადამიანის ჯანმრთელობაზე ზემოქმედების მომატებული რისკებით. ამ მხრივ საქმიანობა არ განსხვავდება მსგავს ინფრასტრუქტურული პროექტებისგან. სამუშაოების მიმდინარეობის პროცესში მუშა პერსონალის ჯანმრთელობაზე და უსაფრთხოების რისკები შეიძლება უკავშირდებოდეს დაწესებული რეგლამენტის დარღვევას (მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალების ან/და ტექნიკის არასწორი მართვა, მუშაობა უსაფრთხოების მოთხოვნების უგულვებელყოფით და ა.შ.).

სამუშაოების მიმდინარეობას გააკონტროლებს ზედამხედველი, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება შრომის უსაფრთხოების ნორმების შესრულებაზე.

სამუშაო უბანი იქნება შემოზღუდული და მაქსიმალურად დაცული გარეშე პირების მოხვედრისაგან.

დაგეგმილი საპროექტო საქმიანობა არ ითვალისწინებს გარემოზე სხვა მნიშვნელოვან ზემოქმედებას. გათვალისწინებული არ არის დიდი რაოდენობით



ხანძარსაშიში, ფეთქებადსაშიში და მდინარის პოტენციურად დამაბინძურებელი თხევადი ნივთიერებების შენახვა-გამოყენება. ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე, მასშტაბური ავარიის ან/და კატასტროფების რისკები მოსალოდნელი არ არის.

მშენებლობაზე ძირითადად დასაქმდება ადგილობრივი მოსახლეობა, რაც თავის მხრივ დადებით გავლენას მოახდენს სოფლის მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობაზე.

ნაპირდაცვითი ნაგებობა განთავსდება სოფ. საქასრიას მიმდებარედ, სოფლის არამჭიდროდ დასახლებულ ნაწილში. მოსაწყობი ნაპირდაცვითი კონსტრუქციის სამშენებლო ტერიტორიიდან ჩრდილო-დასავლეთით მდებარე უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე პირდაპირი დაშორებით მანძილი შეადგენს 165 მეტრს, თუმცა სახლი მდებარეობს მდინარე ძირულასა და მოქმედი E60 ავტომაგისტრალის საპირისპირო მხარეს შემადგენელ ფერდობზე.

შერჩეული ტერიტორიიდან უახლოესი კულტურის ძეგლი – სოფ. საქასრიაში მდებარე ღვთისმშობლის სახელობის ახალი ტაძარი მდებარეობს 0.86 კმ. დაშორებით. ბორითის სავანის ეკლესია დაშორებულია 1.9 კმ.-ით, ხოლო უბისის მონასტერი 6.1 კმ.-ით. დაშორებიდან გამომდინარე, რაიმე სახის უარყოფითი გავლენა აღნიშნულ ძეგლებზე მოსალოდნელი არ არის. ნაგებობის საპროექტო ტერიტორიის დაშორება ბორჯომ-ხარაგაულის დაცული ტერიტორიებიდან შეადგენს 14.6 კმ-ს.

სანაყაროს მოსაწყობად შერჩეულ ტერიტორიის ნაწილზე, ავტომაგისტრალის სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე განთავსებული იყო ნაკვეთები, რომლებიც გამოიყენებოდა სასოფლო სამეურნეო დანიშნულებით. მოცემულ ეტაპზე, ნაკვეთების ნაწილი, ავტომაგისტრალის მოდერნიზაციის პროექტის მიზნებიდან გამომდინარე სარგებლობაში აქვს გადაცემული საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს. აღნიშნულ ტერიტორიაზე 2020 წლიდან ხორციელდება F2 მონაკვეთის #15 პარალელური ხიდებისა და #2 სატრანსპორტო კვანძის სამშენებლო სამუშაოები. მომიჯნავედ მდებარე ნაკვეთების კერძო მესაკუთრეებთან შპს ჰუნანის გზებისა და ხიდების სამშენებლო ჯგუფი კომპანიის ფილიალს საქართველოში მათი ტერიტორიებით სარგებლობის მიზნით, გაფორმებული აქვს საიჯარო ხელშეკრულებები (იხ. დანართი).

**ნახაზი 2: საპროექტო ტერიტორიაზე მიმდინარე #15 პარალელური ხიდების მშენებლობა**



მოცემულ ეტაპზე, თბილისი-არგვეთას და არგვეთა-თბილისის მიმართულების #15 პარალელური ხიდების მშენებლობის გამო, საპროექტო არეალი ბიომრავალფეროვნების თვალსაზრისით წარმოადგენს დეგრადირებულ ტერიტორიას (იხ. ნახაზი 2.). უშუალოდ ნაპირდაცვითი ნაგებობის საპროექტო ტერიტორია წარმოადგენს მდინარისპირა რიყნარს. შესაბამისად, საპროექტო ტერიტორიაზე ჭრას დაქვემდებარებული ხე-მცენარეები არ გვხვდება.

საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობის დაწყებამდე სანაყაროს საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებულ ჰაბიტატს წარმოადგენდა:

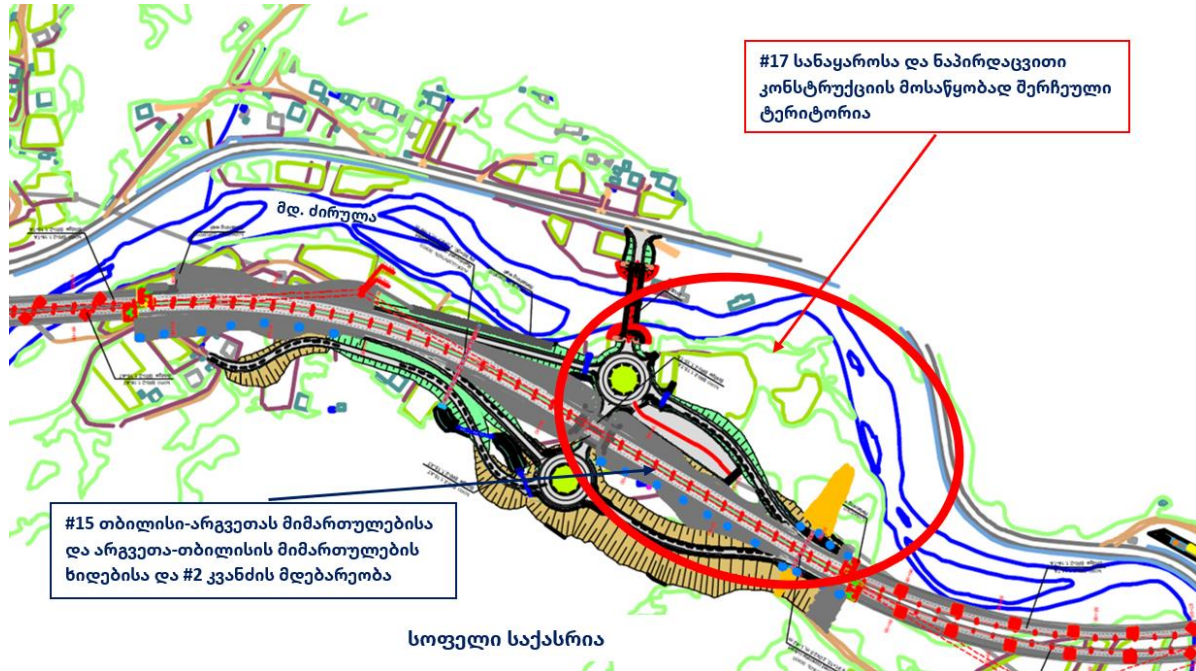
- საქართველოს კოდი 62GE04 - სასოფლო-სამეურნეო დასახლებებისა და სავარგულების მცენარეულობა/ EUNIS კოდი I1 -სახნავ სათესები და საბაზრე ბაღები

უშუალოდ ნაპირდაცვითი ნაგებობის მოსაწყობად შერჩეულ ტერიტორიაზე წარმოდგენილია შემდეგი ჰაბიტატი:

- საქართველოს კოდი 323 GE მდინარის პირის ლამნარის, ქვიშნარის და რიყის მცენარეულობა/ EUNIS კოდი C3.62 მცენარეულ საფარს მოკლებული მდინარის კენჭოვანი სანაპირო

ადგილობრივი ბიომრავალფეროვნების კვლევა F2 მონაკვეთის საპროექტო არეალისთვის შესრულებულია 2019 წელს, პროექტის განხორციელების საწყის ეტაპზე. კვლევა წარმოდგენილია დანართის სახით.

### ნახაზი 3: შერჩეული ტერიტორიის სქემატური ვიზუალიზაცია



## საკვლევი უბნის ბუნებრივი მახასიათებლები

### მდინარე ძირულას ჰიდროლოგიური დახასიათება

მდინარე ძირულა სათავეს იღებს სურამის ქედის დასავლეთ კალთებზე, რამდენიმე ნაკადულის შეერთებით 1252 მ. სიმაღლეზე და ერთვის მდინარე ყვირილას მარცხენა მხრიდან 47-ე კმ-ზე მისი შესართავიდან. მდინარის სიგრძეა 83 კმ, საერთო ვარდნა 1052 მ., საშუალო ვარდნა 12,7 ‰, წყალშემკრები აუზის ფართობი 1270 კმ<sup>2</sup>, აუზის საშუალო სიმაღლე კი 850 მეტრია. საპროექტო სანაყაროს მიმდებარე უბნამდე, მდინარის წყალშემკრები აუზის ფართობია 364 კმ<sup>2</sup>-ს, მდინარის სიგრძე 48,4 კმ. საერთო ვარდნა 872 მ.

მდინარეს ერთვის სხვადასხვა რიგის 1386 შენაკადი ჯამური სიგრძით 1677 კმ. მათ შორის დიდი შენაკადებია მდ. ღუმალა (სიგრძით 34 კმ.), ჩხერიმელა (39 კმ) და ხელმოსმულა (16 კმ.).

მდინარის აუზი მდებარეობს იმერეთის ზეგანზე და აღმოსავლეთიდან და სამხრეთ-აღმოსავლეთიდან შემოსაზღვრულია სურამის ქედით, ჩრდილოეთიდან და ჩრდილო-დასავლეთიდან კი მდ. ყვირილას აუზით. სურამის ქედის ფარგლებში მდინარის აუზის რელიეფი ძლიერ დანაწევრებულია შენაკადების ღრმა ხეობებით. აუზის გეოლოგიურ აგებულებაში მონაწილეობას იღებენ გრანიტები, გნეისები, კირქვები და ქვიშაქვები. აუზის ნიადაგური საფარი წარმოდგენილია თიხნარი ნიადაგებით, აუზი თითქმის მთლიანად დაფარულია ხშირი შერეული ტყით.

მდინარის ხეობა კლაკნილი და ძირითადად V-ს მაგვარია. ხეობის ფსკერის სიგანე იცვლება 20-25 მეტრიდან 300-350 მეტრამდე. ხეობის ფერდობები ერწყმის მიმდებარე ქედების კალთებს. მდინარეს ტერასები გააჩნია მხოლოდ შუა და ქვემო დინებაში. ტერასების სიგანე მერყეობს 50-დან 400 მ.-მდე., სიმაღლე კი 2-3 მ.-დან 7-8 მ.-მდე. მდინარის ჭალა სუსტად არის განვითარებული.

მდინარის კალაპოტი ზომიერად კლაკნილი და ძირითადად დაუტოტავია. მდინარის ზემო დინებაში კალაპოტი ქვიანია, რაც ნაკადს მთის მდინარის ხასიათს ანიჭებს. ნაკადის სიგანე იცვლება 10-დან 30 მ.-მდე., სიღრმე 0,5-დან 1,8 მ.-მდე, ხოლო სიჩქარე 0,8 მ/წმ-დან 1,5 მ./წმ-მდე. მდინარე საზრდოობს თოვლისა და წვიმის წყლებით. მისი წყლიანობის რეჟიმი ხასიათდება გაზაფხულის წყალდიდობით, რომელსაც ხშირად ემატება წვიმებით გამოწვეული წყალმოვარდნები, ზაფხულის არამდგრადი წყალმცირობით და შემოდგომა-ზამთრის წყალმოვარდნებით, რაც გამოწვეულია წვიმებით და ჰაერის უეცარი დათბობით. ჩამონადენის შიდაწლიური განაწილება უკიდურესად არათანაბარია. საშუალოდ გაზაფხულზე ჩამოედინება წლიური ჩამონადენის 48%, ზაფხულში და შემოდგომაზე 9-13%, ზამთარში კი 30%. მოლკევადიანი ყინულოვანი მოვლენები, ძირითადად წანაპირების სახით, აღინიშნება მხოლოდ სათავეებში.

### **მდ. ძირულას წყლის მაქსიმალური ხარჯები**

მდინარე ძირულას ჩამონადენი, წყვეტილი რიგით შეისწავლებოდა 1932-დან 1993 წლის (1932-1935, 1938, 1940-1954, 1955-1993) ჩათვლით ჰ/ს წევას კვეთში. აღნიშნულ პერიოდში მდინარე ძირულას მაქსიმალური ხარჯები მერყეობდნენ 109 მ<sup>3</sup>/წმ-დან (1984 წ.) 844 მ<sup>3</sup>/წმ-მდე (1986 წ.). ჰიდრო-საგუშაგო წევას კვეთში მდ.ძირულას მაქსიმალური ხარჯების მონაცემების 58 წლიანი ვარიაციული რიგის სტატისტიკური დამუშავებით მომენტების მეთოდით, მიღებულია განაწილების მრუდის შემდეგი პარამეტრები:

- წყლის მაქსიმალური ხარჯების საშუალო მრავალწლიური სიდიდე  $Q_0=281$  მ<sup>3</sup>/წმ;
- ვარიაციის კოეფიციენტი  $C_v=0,46$ ;
- ასიმეტრიის კოეფიციენტის სიდიდე  $C_s=4C_v=1,84$ . აღნიშნული მნიშვნელობა მიღებულია ალბათობის უჯრედულაზე ემპირიული და თეორიული წერტილების უახლოესი თანხვედრით.

დადგენილია ვარიაციული რიგის რეპრეზენტატიულობის შესაფასებელი პარამეტრები, რაც მისაღებ ფარგლებშია, რადგან:

- მაქსიმალური ხარჯების საშუალო მრავალწლიური სიდიდის შეფარდებითი საშუალო კვადრატული ცდომილება  $\varepsilon_0 = 6\% \leq 10\%$  -ზე;



- ვარიაციის კოეფიციენტის საშუალო კვადრატული ცდომილება  $\varepsilon_{C_v} = 10,2 \leq 15\%$  -ზე.

მიღებული პარამეტრებისა და სამპარამეტრიანი გამა-განაწილების მრუდის ნორმირებული ორდინატების მეშვეობით ნაანგარიშეა მდ. ძირულას სხვადასხვა უზრუნველყოფის წყლის მაქსიმალური ხარჯები ჰ/ს წევას კვეთში.

გადასვლა ჰ/ს წევას კვეთიდან საპროექტო სანაყაროების კვეთზე განხორციელებულია გადამყვანი კოეფიციენტის მეშვეობით, რომლის სიდიდე მიიღება გამოსახულებით:

$$K = \frac{F_{sapr.}}{F_{an.}}$$

სადაც:

$F_{sapr.}$  – მდ. ძირულას წყალშემკრები აუზის ფართობის საპროექტო სანაყაროს კვეთში;

$F_{an.}$  – მდ. ძირულას წყალშემკრები აუზის ფართობის ანალოგის ანუ ჰ/ს წევას კვეთში

$F_{an.} = 1190$  კმ<sup>2</sup>-ს;

მოცემული რიცხვითი სიდიდეების შეტანით ზემოთ მოყვანილ გამოსახულებაში მიიღება ანალოგიდან, ანუ ჰ/ს წევას კვეთიდან საპროექტო სანაყაროს მიმდებარე კვეთზე გადამყვანი კოეფიციენტის მნიშვნელობა და აღნიშნულ კოეფიციენტზე, ჰ/ს წევას კვეთში დადგენილი წყლის მაქსიმალური ხარჯების გადამრავლებით, ვიღებთ წლის მაქსიმალურ ხარჯებს საპროექტო კვეთისათვის.

რადგან ძირულას გასწვრივ, რამდენიმე კილომეტრიან მონაკვეთზე, განთავსებულია ერთმანეთთან ახლოს მდებარე რამდენიმე სანაყარო, რომელთათვისაც გაანგარიშებული მდინარის წყალშემკრები აუზისა და შესაბამისად წყლის მაქსიმალური ხარჯების სიდიდეები საკმაოდ ახლოსაა ერთმანეთთან. აღნიშნულიდან გამომდინარე მდინარე ძირულას მაქსიმალური ხარჯების სიდიდეებს ვანგარიშობთ საპროექტო სანაყაროებიდან შედარებით ქვემოთ განთავსებული სანაყაროს მიმდებარე კვეთისათვის და მიღებულ მნიშვნელობებს ვავრცელებთ უფრო ზევით მდებარე სანაყაროების მიმდებარე კვეთებზეც, რაც გვაძლევს საპროექტო ნაპირდამცავი ნაგებობების გაანგარიშებისას გარკვეულ მცირე მარაგს.

ქვემოთმოყვანილ ცხრილში მოცემულია მდ. ძირულას სხვადასხვა უზრუნველყოფის შესაბამისი, ანალოგის მეთოდით დადგენილი, წყლის მაქსიმალური ხარჯების სიდიდეები ჰ/ს წევასა და საპროექტო კვეთისათვის.

**ცხრილი 4: მდინარე ძირულას წყლის მაქსიმალური ხარჯები მ<sup>3</sup>/წმ-ში, დადგენილი ანალოგიის მეთოდით**

კვეთი	F კმ <sup>2</sup>	Qმ <sup>3</sup> /წმ საშ.	C <sub>v</sub>	C <sub>s</sub>	K K	უზრუნველყოფა P %			
						1	2	5	10
ჰ/ს წევას ანალოგი	1190	281	0,46	1,84	–	725	655	524	445
სანაყარო N17-თან	364	93.0	–	–	0.331	240	217	173	147

როგორც წარმოდგენილი ცხრილიდან ჩანს, ანალოგიის მეთოდით დადგენილი, მდინარე ძირულას წყლის მაქსიმალური ხარჯების სიდიდეები, დაბალია სპეციალურ ჰიდროლოგიურ ლიტერატურაში გამოქვეყნებულ მაქსიმალურ ხარჯებთან შედარებით, რაც შეიძლება აიხსნას ჰიდრომეტრულ საგუშაგოზე წყლის რეალური მაქსიმალური ხარჯების დაკვირვებებს შორის პერიოდში გავლით და შესაბამისად მათი აღურიცხველობით.

ამიტომ, მდ. ძირულას წყლის მაქსიმალურ ხარჯებს საპროექტო სანაყაროების მიმდებარე კვეთისათვის ვანგარიშობთ მეთოდით რომელიც მოცემულია „კავკასიის პირობებში მდინარეთა მაქსიმალური ჩამონადენის საანგარიშო ტექნიკურ მითითებაში“.

აღსანიშნავია რომ შენოთავაზებული მეთოდი იძლევა წყლის მაქსიმალური ხარჯების 10-12%-ით უფრო მაღალ მნიშვნელობებს ვიდრე СНИПС2.01.14-83-ში („Определение расчетных Гидрологических Характеристики“) მოცემული ზღვრული ინტენსივობის ფორმულა, რომელიც გამოყვანილია ყოფილი საბჭოთა კავშირის მდინარეებისათვის გასული საუკუნის 60-იან წლებში. ზღვრული ინტენსივობის ფორმულა არ ითვალისწინებს ბოლო ათწლეულების განმავლობაში მიმდინარე კლიმატის გლობალურ ცვლილებებს და მასთან დაკავშირებულ ნალექების გაზრდილ ინტენსივობას, რაც შესაბამისად აისახება ზღვრული ინტენსივობის ფორმულით მიღებული ხარჯების დაბალ სიდიდეებზე. კლიმატის გლობალური ცვლილებების ფონზე ნალექების გაზრდილი ინტენსივობისა და შესაბამისად მაქსიმალური ხარჯების გაზრდილი მაჩვენებლების გათვალისწინებით, მიზანშეწონილად ჩავთვალეთ, რომ საპროექტო უბნისათვის მდინარე ძირულას მაქსიმალური ხარჯების მნიშვნელობები განგვესაზღვრა ტექნიკურ მითითებაში მოცემული მეთოდით. აღნიშნული მეთოდი კარგად აპრობირებულია საქართველოს პირობებში და როგორც ეს დადასტურებულია პრაქტიკული გამოცდილებით, აკმაყოფილებს კლიმატის ცვლილებიდან გამომდინარე თანამედროვე პირობებს.

აღნიშნული მეთოდის თანახმად, წყლის მაქსიმალური ხარჯების სიდიდეები იმ მდინარეებზე, რომელთა წყალშემკრები აუზის ფართობი არ აღემატება 400 კმ<sup>2</sup>-ს იანგარიშება შემდეგი ფორმულით:

$$Q = R \cdot \left[ \frac{F^{2/3} \cdot K^{1,35} \cdot \tau^{0,38} \cdot \bar{i}^{0,125}}{(L+10)^{0,44}} \right] \cdot \Pi \cdot \lambda \cdot \delta \text{ მ}^3/\text{წმ}$$

სადაც

$R$  \_რაიონული პარამეტრია.მისი მნიშვნელობა დასავლეთ საქართველოს პირობებში აიღება 1,35-ის ტოლი.

$F$  \_ წყალშემკრები აუზის ფართობის საპროექტო კვეთში კმ<sup>2</sup>.;

$K$  \_ რაიონის კლიმატური კოეფიციენტი, რომლის მნიშვნელობა აირება სპეციალური რუკიდან და ჩვენს შემთხვევაში ტოლია 6-ის ;

$\tau$  \_ განმეორებადობაა წლებში;

$\bar{i}$  \_მდინარის ნაკადის გაწონასწორებული ქანობია სათავიდან საპროექტო კვეთამდე;



$L$  – მდინარის სიგრძეა სათავიდან საპროექტო კვეთამდე კმ-ში;

$\Pi$  – მდინარის აუზში არსებული ნიადაგის საფარველის მახასიათებელი კოეფიციენტი. მისი მნიშვნელობა აიღება სპეციალური რუკიდან და შესაბამისი ცხრილიდან. ჩვენს შემთხვევაში  $\Pi = 1,0$ .

$\lambda$  – აუზის ტყიანობის კოეფიციენტი, რომლის სიდიდე იანგარიშება გამოსახულებით

$$\lambda = \frac{1}{1 + 0,2 \cdot \frac{F_t}{F}}$$

ბოლო ფორმულაში:

$F_t$  – აუზის ტყით დაფარული ფართობია %-ში.

$\delta$  – აუზის ფორმის კოეფიციენტი. მისი მნიშვნელობა მიიღება გამოსახულებით:

$$\delta = 0,25 \cdot \frac{B_{\max}}{B_{\text{sas}}} + 0,75$$

სადაც:

$B_{\max}$  – აუზის მაქსიმალური სიგანეა კმ.-ში;

$B_{\text{sas}}$  – აუზის საშუალო სიგანეა კმ-ში. მისი მნიშვნელობა მიიღება გამოსახულებით

$$B_{\text{sas}} = \frac{F}{L};$$

საპროექტო უბანზე, მდინარე ძირულას წყლის მაქსიმალური ხარჯების საანგარიშოდ საჭირო მორფომეტრიული ელემენტების მნიშვნელობები. დადგენილი 1:50000 ტოპოგრაფიული რუკის მიხედვით.

ზემოთ მოყვანილი ფორმულებით გაანგარიშებული 100 წლიანი, 50 წლიანი, 20 წლიანი და 10 წლიანი განმეორებადობის წყლის მაქსიმალური ხარჯების სიდიდეები, მოცემულია ქვემოთ ცხრილში:

**ცხრილი 5: მდინარე ძირულას წყლის მაქსიმალური ხარჯები მ<sup>3</sup>/წმ, საპროექტო ნაპირდაცვითი კონსტრუქციის მიმდებარე კვეთში**

კვეთი	$F$ კმ <sup>2</sup>	$L$ კმ	$i$ კალ.	$\lambda$	$\delta$	$K$	მაქსიმალური ხარჯები			
							$\tau =$ 100 წელს	$\tau = 50$ წელს	$\tau = 20$ წელს	$\tau = 10$ წელს
საპროექტო	394	60.8	0.016	0.86	1.22	6.00	445	340	240	185

### წყლის მაქსიმალური ღონეები

საპროექტო უბანზე მდ. ძირულას მაქსიმალური ხარჯების შესაბამისი ღონეების ნიშნულების დადგენის მიზნით, აგებული იქნა მდინარის კალაპოტის განივი კვეთები, რომელთა მიხედვით დადგენილი იქნა მდინარის ჰიდრაულიკური ელემენტები. ჰიდრაულიკური ელემენტების საფუძველზე, აგებული იქნა წყლის მაქსიმალური ხარჯებსა და ღონეებს შორის  $Q = f(H)$  დამოკიდებულების მრუდები, რომლებიც

ერთმანეთთან შებმულია ორ საანგარიშო კვეთს შორის ნაკადის ჰიდრავლიკური ქანობის შერჩევის გზით. აღნიშნული მრუდები აგებულია მდგრადი კალაპოტის ფარგლებში.

კვეთსი ნაკადის საშუალო სიჩქარე ნაანგარიშვია შეზი-მანინგის ცნობილი ფორმულით, რომელსაც აქვს შემდეგი სახე:

$$V = \frac{h^{2/3} \cdot i^{1/2}}{n}$$

სადაც

$h$  - ნაკადის საშუალო სიღრმეა კვეთში მ.-ში;

$i$  - ნაკადის ჰიდრავლიკური ქანობის ორ საანგარიშო კვეთს შორის;

$n$  - კალაპოტის სიმქისის კოეფიციენტი, რომლის სიდიდეც სპეციალური გათვლებით მიღებულია 0,070-ის ტოლი.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია მდინარე ძირულას სხვადასხვა განმეორებადობის წყლის მაქსიმალური ხარჯების შესაბამისი დონეები ნიშნულები საპროექტო უბანზე.

**ცხრილი 6: მდინარე ძირულას მაქსიმალური ხარჯების შესაბამისი დონეები**

განივის #	მანძილი განივებს შორის მ.-ში	წყლის ნაპირის ნიშნულები მ. აბს.	ფსკერის უდაბლესი ნიშნულები მ. აბს.	წ. მ. დ.			
				$\tau = 100$ წელს, Q=445 მ <sup>3</sup> /წმ	$\tau = 50$ წელს Q=340 მ <sup>3</sup> /წმ	$\tau = 20$ წელს Q=240 მ <sup>3</sup> /წმ	$\tau = 10$ წელს, Q=185 მ <sup>3</sup> /წმ
1	140	316,0	315,35	318,95	318,40	317,90	317,45
2		314,9	314,25	317,85	317,30	316,80	316,35
3		314,0	313,40	317,00	316,40	315,90	315,45
4		313,1	312,50	316,10	315,50	314,95	314,50

### კალაპოტის მოსალოდნელი ზოგადი გარეცხვის სიღრმე

მდინარე ძირულას კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის მაქსიმალური სიღრმე საპროექტო სანაყაროს მიმდებარე უბნისათვის, დადგენილია მეთოდით, რომელიც მოცემულია ვ. ლაპუნკოვის მონოგრაფიაში „ჰიდროკვანძების ბიეფებში მდინარეთა კალაპოტების დეფორმაციების პროგნოზირება" (ლენინგრადი 1979 წ.).

აღნიშნული მეთოდის თანახმად კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის საშუალო სიღრმე იანგარიშება ფორმულით

$$H_{sash.} = \left[ \frac{Q_{p\%} \cdot n^{2/3}}{B} \cdot \left( \frac{10}{d_{sash}} \right) \right]^{1+2/3 \cdot y} \text{ m}$$

სადაც  $Q_{p\%}$  – საანგარიშო უზრუნველყოფის შესაბამისი წყლის მაქსიმალური ხარჯია. ჩვენს შემთხვევაში მდინარე ძირულას 1%-იანი უზრუნველყოფის მაქსიმალური ხარჯი ტოლია 445 მ<sup>3</sup>/წმ.-ის.

$n$  – კალაპოტის სიმქისის კოეფიციენტი, რაც ტოლია 0,070-ის;

$B$  – მდგრადი კალაპოტის სიგანეა, რომელიც იანგარიშება ფორმულით

$$B = A \cdot \frac{Q_{p\%}^{0,5}}{i^{0,2}}$$

სადაც  $A$  – უგანზომილებო კოეფიციენტი, რომლის სიდიდე მერყეობს 0,9-დან 1,1-მდე. ჩვენს შემთხვევაში მის მნიშვნელობას ვიღებთ 0,9-ის ტოლს.

$Q_{p\%}$  – აქაც საანგარიშო უზრუნველყოფის წყლის მაქსიმალური ხარჯია;

$i$  – ნაკადის ჰიდრავლიკური ქანობი საპროექტო უბანზე;

მოცემული რიცხვითი სიდიდეების შეყვანით ზემოთ წარმოდგენილ ფორმულაში მიიღება მდ. ძირულას მდგრადი კალაპოტის სიგანე საპროექტო უბანზე, რომელიც ტოლია 36,0 მ.-ის;

$d_{sash}$  – კალაპოტის ამგები მყარი მასალის საშუალო დიამეტრის მ. -ში. მისი სიდიდე განისაზღვრება გამოსახულებით

$$d_{sash} = 5,5 \cdot i^{0,8} \text{ მ}$$

აქაც ჰიდრავლიკური ქანობის საპროექტო უბანზე, გაანგარიშებებით ვიღებთ რომ  $d_{sash} = 0,44 \text{ m-s}$  ;

$y$  – ნ. პავლოვსკის ფორმულაში შემავალი შეზის კოეფიციენტის განმმსაზღვრელი ხარისხის მაჩვენებელია. მისი სიდიდე იანგარიშება გამოსახულებით:

$$y = 2,5 \cdot \sqrt{n} - 0,13 - 0,75 \cdot \sqrt{R} \cdot (\sqrt{n} - 0,1)$$

სადაც:

$R$  – ჰიდრავლიკური რადიუსია, რაც მდინარეებისათვის საშუალო სიღრმის ტოლია. ჩვენს შემთხვევაში მისი სიდიდე, ტოლია 3,05 მ.-ის.

$n$  – აქაც კალაპოტის სიმქისის კოეფიციენტი. გაანგარიშებით ვიღებთ  $y = 0,315$ -ის.

მოცემული რიცხვითი სიდიდეების შეყვანით ზემოდ მოყვანილ ფორმულაში, მიიღება მდ. ძირულას კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის საშუალო სიღრმე, რომელიც ტოლია 4,29 მ.-ის.

კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის მაქსიმალური სიღრმე მიიღება დამოკიდებულებით:

$$H_{max} = 1,5 \cdot H_s$$

მოყვანილი გამოსახულების შესაბამისად, მდ. ძირულას კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის მაქსიმალური სიღრმე ტოლია 6,45 მ.-ის.

კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის მაქსიმალური სიღრმე ( $H_{max} = 6,45 \text{ მ.}$ ) უნდა გადაიზომოს მდ. ძირულას 100 წლიანი განმეორებადობის წყლის მაქსიმალური ხარჯის შესაბამისი დონის ნიშნულიდან ქვემოთ.

აქვე აღსანიშნავია, რომ ზემოთ მოყვანილი მეთოდით კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის სიღრმე იანგარიშება მხოლოდ ალუვიურ კალაპოტებში წყლის მაქსიმალური ხარჯების გავლის შემთხვევაში. მეთოდი არ ითვალისწინებს მდინარეების სიღრმული

ეროზიის პარამეტრების დადგენას ძირითად, კლდოვან ქანებში, სადაც სიღრმული ეროზიის განვითარება საკმაოდ ხანგრძლივი პროცესია. ამრიგად, თუ საპროექტო ნაგებობის კვეთში დაფიქსირდება ძირითადი ქანები გარეცხვის სიღრმეზე მაღლა, ნაგებობა უნდა დაეფუძნოს ძირითად ქანებს.

### ნაპირგამაგრებისათვის გამოყენებული ფლეთილი ქვის დიამეტრის გაანგარიშება

სანაყაროს ნაპირგამაგრებისათვის საჭირო ფლეთილი ქვის დიამეტრი დადგენილია მეთოდით, რომელიც მოცემულია შესაბამის ტექნიკურ ლიტერატურაში. კერძოდ: „მთის მდინარეებზე ნაპირსამაგრი გრძივი დამბების მოპირკეთების კონსტრუქციების რეკომენდაციები“ (ბიშკეკი, 1991 წელი).

აღნიშნული მეთოდის თანახმად, ნაპირსამაგრი ფლეთილი ქვის დიამეტრი განისაზღვრება შემდეგი ფორმულით:

$$d_{KV} = \frac{2,15}{m_0^{0,7}} \cdot \left( \frac{\gamma_s}{\gamma_H - \gamma_s} \right) \cdot \left( \frac{Q_{p\%} \cdot i}{\sqrt{g}} \right)^{0,4} \text{ მ}$$

სადაც:

$m_0$  – ნაპირსამაგრი ნაგებობის ფერდობის დახრის კოეფიციენტი. მის მნიშვნელობას ვიღებთ 1,5 -ის ტოლად.

$\gamma_s$  – წყლისა და მყარი ნატანის სიმკვრივეა კგ/მ<sup>3</sup>. მისი სიდიდე განისაზღვრება გამოსახულებით:

$$\gamma_s = \gamma + \mu \cdot \frac{\gamma_H - \gamma}{\gamma_H}$$

სადაც:

$\gamma$  და  $\gamma_H$  – წყლისა და მყარი ნატანის სიმკვრივე კგ/მ<sup>3</sup>-ში.  $\gamma = 1000$  კგ/მ<sup>3</sup>-ში და  $\gamma_H = 2650$  კგ/მ<sup>3</sup>-ში;  $\mu$  – კალაპოტის წარმომქმნელი მყარი ნატანის შემცველობაა წყლისა და მყარი ნატანის ნარევი გრ/ლ ან კგ/მ<sup>3</sup>-ში. მისი სიდიდე იანგარიშება ფორმულით:

$$\mu = 7000 \cdot \left( \frac{H}{d_{SASH}} \right)^{0,7} \cdot i^{2,2} \text{ გრ/ლ}$$

სადაც:

$H$  – ნაკადის საშუალო სიღრმეა მეტრებში, რომლის მნიშვნელობაც განისაზღვრება მდინარის ჰიდრაულიკური ელემენტების საფუძველზე. მისი მნიშვნელობა მდინარე ძირულას განსახილველი მონაკვეთისათვის აიღება 3,05-ის ტოლი.

$d_{SASH}$  – მდინარის კალაპოტის ფსკერზე დალექილი მყარი მასალის საშუალო დიამეტრია, რომლის მნიშვნელობა დადგენილია ზემოთმოყვანილი გაანგარიშებით და ტოლია 0,44 მ.-ის.

$i$  – ორივე ფორმულაში ნაკადის ჰიდრაულიკური ქანობის საპროექტო უბანზე, რაც ტოლია 0,043 -ის. შესაბამისი გაანგარიშებებით ვიღებთ რომ  $\mu$  – ტოლია 30,8 გრ./ლ-ში ანუ 0,0308 კგ/ლ-ში, ხოლო  $\gamma_s = 1,019$  კგ./მ<sup>3</sup>-ში.

$Q_{p\%}$  \_მდინარის საანგარიშო უზრუნველყოფის მაქსიმალური ხარჯია, რაც ჩვენი შემთხვევისათვის ტოლია 1%-იანი უზრუნველყოფის (100 წლიანი განმეორებადობის) წყლის მაქსიმალური ხარჯის;

გ \_ სიმძიმის ძალის აჩქარებაა.

ზემოთ წარმოდგენილ ფორმულაში შესაბამისი რიცხვითი მნიშვნელობების შეტანით მიიღება სანაყაროს მდინარისპირა ფერდობის გამაგრებისათვის საჭირო ფლეთილი ქვის დიამეტრის სიდიდე, რომელიც ტოლია 2,08 მ.-ის.

### **საკვლევი უბნის საინჟინრო-გეოლოგიური მახასიათებლები**

ნაპირდაცვითი კონსტრუქციის მოსაწყობად შერჩეული ტერიტორია მდებარეობს მდ. ძირულას ხეობის მარცხენა სანაპირო ტერასაზე, სოფ. საქასრიასთან. მდ. ძირულას კალაპოტს ამ უბანზე აქვს მოხვეულობა. სანაყაროს მოსაწყობად შერჩეულ, მდინარის მიმდებარე ტერასასა და მის უკან განთავსებულ ფერდობს აქ v-ს მომრგვალებული კონფიგურაცია, რომლის სიგრძე და სიგანე დაახლოებით 200÷250 მ.-ის ფარგლებშია. საპროექტო ტერიტორიის უკან მდებარე ფერდობის დახრილობა 25-400 -ის ფარგლებში ცვალებადობს. მდინარე მოედინება მეანდრირებული კალაპოტით, გამომუშავებული აქვს ორმხრივი ჭალის და ჭალისზედა ტერასები, რომლებიც მდინარის მარცხენა ნაპირის გასწვრივ წყვეტილად და ცალკეული ფრაგმენტების სახითაა წარმოდგენილი.

ტერასული საფეხური მდინარის კალაპოტიდან ამადლებულია 3-5 მეტრით. შერჩეული ნაკვეთის სიგრძე 280 მეტრამდეა. ტერასის სიგანე სხვადასხვა კვეთების მიხედვით ცვალებადობს 100-250 მ.-ის ფარგლებში..

სანაყარო და ნაპირდაცვითი კონსტრუქცია მდებარეობს მშენებარე #15 ხილებისა და #2 კვანძის მიმდებარედ. შესაბამისად, საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების დასახასიათებლად გამოყენებულია ავტომაგისტრალის პროექტირების პროცესში ჩატარებული საველე საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების მონაცემები. კერძოდ შპს „აბსოლუტ სერვისი“-ს მიერ მოწყობილი 2122-AB-2 ჭაბურღილის მონაცემები. აღნიშნული ჭაბურღილი ხვდება უშუალოდ #17 სანაყაროს ფარგლებში (15 მ.-ით ზევით სანაყაროს დასასრულიდან). ჭაბურღილის კოორდინატებია:  $x=359649,33$   $y=4663423,47$   $z=315,18$

### **გეოლოგიური აგებულება და ტექტონიკა**

საქართველოს ტერიტორიის ტექტონიკური დანაწევრების სქემის მიხედვით ( ე. გამყრელიძე 2000 წ.) ტერიტორია მიეკუთვნება ამიერკავკასიის მთათაშუა არის ცენტრალური აღზევების ზონას.

მდ. ძირულას აუზი გეოლოგიურად ძირითადად აგებულია პალეოზოური ასაკის გრანიტებით, გრანოდიორიტებით და გნეისებით, რომლებიც ფერდობებზე გადაფარულია ცვალებადი სიმძლავრის მეოთხეული ნალექებით. შერჩეული მიწის ნაკვეთი, რომელიც წარმოადგენს მდ. ძირულას მარცხენა ჭალისზედა ტერასას,

აგებულია ალუვიური და ალუვიურ-პროლუვიური კენჭნარით ქვიშნაროვან თიხნაროვანი შემავსებლით.

### **საინჟინრო გეოლოგიური პირობები**

ტერასული საფეხური, რომელზედაც გათვალისწინებულია ფუჭი ქანების განთავსება, მთლიანად აგებულია ალუვიურ-პროლუვიური კენჭნარით, კაჭარის ჩანართებით და ქვიშნაროვან-თიხნაროვანი შემავსებლით. აღნიშნულ ტერიტორიაზე მარშრუტული გამოკვლევის საფუძველზე გამოყოფილი იქნა ერთი საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი(სგე): კენჭნარი კაჭარის ჩანართებით, ქვიშნაროვან-თიხნაროვანი შემავსებელით.

აღნიშნული გრუნტების ფიზიკურ მექანიკური მახასიათებლებია:

- სიმკვრივე  $r$ - 1.95 გრ/სმ<sup>3</sup>;
- ფორიანობის კოეფიციენტი  $e$  – 0.45,
- ფილტრაციის კოეფიციენტი  $K_{ფ}$  -50 მ/დღე-ღამეში;
- შინაგანი ხახუნის კუთხე  $f$ – 35<sup>0</sup>;
- შეჭიდულობა  $C$  -0,07 კგ/სმ<sup>2</sup>;
- დეფორმაციის მოდული  $E$ -480 კგ/სმ<sup>2</sup>;
- პირობითი საანგარიშო წინაღობა  $R_0$  -6 კგ<sup>d</sup> /სმ<sup>2</sup>.
- ფერდოს ქანობი - არანაკლები 1:1,5

საქართველოს ეკონომიკური განითარების მინისტრის ბრძანებით(1-1/2284 2009 წლის 7 ოქტომბერი. ქ. თბილისი) დამტკიცებული „სამშენებლო ნორმებისა და წესების - „სეისმომდეგი მშენებლობა“ (პნ 01,0109) თანახმად, რეგიონი მიეკუთვნება 8 ბალიანი ინტენსიობის ზონას, უგანზომილებო კოეფიციენტით - 0,14. ფუჭი ქანების განსათავსებლად შერჩეულ ტერიტორიაზე საშიში გეოლოგიური პროცესები (მეწყერი, დვარცოფი) არ ფიქსირდება.

დასკვნის სახით აღსანიშნავია, რომ ფუჭი ქანების განთავსება უნდა მოხდეს მდინარიდან ისეთი დაშორებით, რომ გრუნტი არ მოხვდეს მდინარის კალაპოტში, არც განთავსების დროს და არც წვიმის დროს გადარეცხვის შედეგად.

### **საპროექტო ღონისძიებები**

ნაპირდაცვითი ნაგებობის (ფლეთილი ქვის კონსტრუქცია) მოწყობა გათვალისწინებულია ხარაგაულის მუნიციპალიტეტში, სოფელ საქასრიას მიმდებარე ტერიტორიაზე, მდინარე ძირულას მარცხენა ნაპირზე, საერთაშორისო მნიშვნელობის E60 ავტომაგისტრალის F2 მონაკვეთის (ხევი-უბისა) ფარგლებში სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას წარმოქმნილი ფუჭი ქანების სანაყაროს მოწყობის პროექტის ფარგლებში.



სანაყაროსა და ნაპირდაცვითი ნაგებობის მოწყობა გათვალისწინებულია მდინარე ძირულას მარცხენა ნაპირზე, სადაც მდინარეს, აქვს საკმაოდ განიერი მარცხენა სანაპირო ტერასა, თუმცა სანაყაროსათვის ხდება ამ ტერასის სიგანის მხოლოდ ნაწილის გამოყენება. სანაყაროს უკანა მხარეს, ხეობის ფერდობის ძირში, გათვალისწინებულია #2 ავტოსარტანსპორტო კვანძის მოწყობა, რომელსაც გასდევს რკინაბეტონის საყრდენი კედელი. აღნიშნული რკინაბეტონის კედელი, წარმოადგენს საპროექტო სანაყაროს უკანა საზღვარს, რომელსაც უშუალოდ ებჯინება სანაყაროზე განთავსებული ფუჭი ქანების ყრილი. უშუალოდ სანაყაროსათვის გამოყენებული ზოლის სიგანე იცვლება 80-130 მ.-ის ფარგლებში. ხოლო სანაყაროზე განთავსებული ყრილის ზედაპირის სიგანე 80-112 მ.-ის ფარგლებში. სანაყაროს ყრილს მდინარის მხარეზე აქვს 1,5-ის ტოლი დახრა, ხოლო უკანა მხარეს, ყრილი ებჯინება რკინაბეტონის კედელს. იქ სადაც ყრილი გადის რკინაბეტონის კედლის ფარგლებიდან, ყრილი ბოლოვდება ასევე 1,5-ის ტოლი დახრილობის მქონე ფერდობით. (იხ. პროექტის გრაფიკული ნაწილი. სანაყაროს განივი კვეთები).

სანაყაროზე განთავსებული ფუჭი ქანების ნაყარი ფენის სისქე დაახლოებით 15 მ.-ია. (იხ. პროექტის გრაფიკულ ნაწილში მოყვანილი სანაყაროს განივი კვეთები).

თანახმად ჩატარებული გაანგარიშებებისა (იხ. პროექტის გრაფიკულ ნაწილში. ფ.1-1-ზე და წინამდებარე განმარტებით ბარათში მოყვანილი სანაყაროზე განსათავსებელი გრუნტის მოცულობების გაანგარიშების უწყისი) საპროექტო სანაყაროზე შესაძლებელია 173905 მ<sup>3</sup>, ავტომაგისტრალის მშენებლობიდან გამოტანილი ფუჭი ქანის განთავსება.

სანაყაროზე განთავსებული ყრილის ფერდობის ძირი, მდინარის მხრიდან გამორეცხვისაგან დაცულია ნაპირდაცვითი კონსტრუქციით (მსხვილი ფლეთილი ქვის წყობით), რომელიც ასევე ეწყობა ავტომაგისტრალის მშენებლობისას გამოტანილი ფუჭი ქანებისაგან გამორჩეული, შესაბამისი ზომებისა და მახასიათებლების ქვებით. სულ ნაპირდამცავ ფლეთილი ქვის კონსტრუქციაში განთავსებული იქნება 7056 მ<sup>3</sup> ფლეთილი ქვა. აღნიშნული მოცულობა უნდა დაემატოს სანაყაროს მოცულობას, რადგან ეს ფლეთილი ქვაც ფაქტიურად მშენებლობიდან გამოტანილ ფუჭ ქანს წარმოადგენს. ამგვარად მთლიანობაში, ჯამურად საპროექტო სანაყაროს მოცულობა შეადგენს  $4173905 + 7056 = 180961 \approx 180960$  (ას ოთხმოცი ათას ცხრაას სამოცი ) მ<sup>3</sup>-ს.

სანაყაროზე განთავსებულ ნაყარის ზედაპირს, აქვს მდინარის მხარეზე 5%-იანი დახრილობა. აღნიშნული უზრუნველყოფს წვიმებისას, მიმდებარე ფერდობიდან ჩამოდინებული და უშუალოდ სანაყაროს ედაპირზე ფორმირებული წყლის ნაკადის მოცულებას დაყრილი გრუნტის მასიდან. შესაბამისად სანაყაროზე, სპეციალური სადრენაჟე, წყალგამყვანი არხის მოწყობის აუცილებლობა არ არსებობს.

სანაყაროზე განთავსებული ყრილის ძირი, დაახლოებით 280 მ.-ის სიგრძეზე (ყრილის არასწორხაზოვანი მოხაზულობის გათვალისწინებით) მიჰყვება მდინარე ძირულას მარცხენა ნაპირს. შესაბამისად საჭიროა სანაყაროს ყრილის მდინარის წყალდიდობის ნაკადისაგან დაცვა. ამ მიზნით, სანაყაროს ძირში, მდინარის ნაპირის გაყოლებით, ეწყობა ფლეთილი ქვის ყრილი. აღნიშნული ნაპირდამცავი ფლეთილი ქვის ყრილის დაპროექტირებისას გათვალისწინებულია ის გარემოება, რომ აღნიშნულმა ყრილმა არ

უნდა გამოიწვიოს მდინარის ნაკადის იმგვარი გადაადგილება მარჯვენა ნაპირისაკენ, რაც საფრთხეს შეუქმნის მარჯვენა სანაპირო ზოლის მდგრადობას. ფლეთილი ქვის ყრილის განთავსების კონფიგურაცია და ზომები ისეთია (იხილეთ საპროექტო სანაყაროს განივი კვეთები, რომელზეც დატანილია ნაპირდამცავი ფლეთილი ქვის ყრილი, რომ მდინარის კალაპოტში რჩება საკმაო ადგილი, მდინარის წყალდიდობის ნაკადის გასატარებლად, არსებული მარჯვენა ნაპირის გამორეცხვის გარეშე.

დამცავ კონსტრუქციაში, თანახმად ჩატარებული გაანგარიშებებისა განთავსდება 7056 მ<sup>3</sup> ფლეთილი ქვა. თანახმად ჩატარებული გაანგარიშებებისა, ნაპირგამაგრებისათვის გამოყენებული ფლეთილი ქვის საშუალო დიამეტრი შეადგენს 2,08 მ.-ს. ამასთან, თანახმად შესაბამის ტექნიკურ ლიტერატურაში მოყვანილი რეკომენდაციებისა, ნპირგანაგრებაში შეიძლება გამოყენებული იქნეს ფლეთილი ქვები, რომელთა დიამეტრიც იცვლება 1,7-2,4 მ.-ის ფარგლებში.

ბერმის ამგები ქვების დიდი ზომებიდან (2,08 მ.) გამომდინარე, მიღებული იქნა გადაწყვეტილება, რომ ფერდის დამცავი ნაგებობის ტანში აღნიშნული ქვები ჩაეწყოს 2 ფენად. ამასთან აღნიშნული ქვების ჩაწყობა განხორციელდება ჰორიზონტალური ფენების სახით. ფლეთილი ქვის ყრილის ზომები, სავსებით საკმარისია ნაგებობის საიმედო ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად. შესაბამისად, აღნიშნული ნაგებობის ზომების შემდგომი გაზრდის აუცილებლობა, არ არსებობს. ნაპირსამაგრი ქვანაყარი ბერმის აგების დროს დაცული იქნება მოთხოვნა, რომ ერთ გრძივ მეტრზე ჩაეწყოს 26,3 მ<sup>3</sup> მოცულობის ფლეთილი ქვა. ფლეთილი ქვის მითითებული მოცულობა განსაზღვრულია ფლეთილი ქვით მოწყობილი კონსტრუქციის ფორიანობის გათვალისწინებით. შესაბამისად ის ითვალისწინებს, აღნიშნული ტიპის ნაგებობებისათვის მიღებულ, წარეცხვისა და დატბორვის დონეების შესაბამის მარაგებს.

ნაპირდაცვითი კონსტრუქცია იმგვარად არის დაპროექტებული, რომ ფლეთილი ქვის მოცულობაში, კონსტრუქციის ქვედა ნაწილში, იყოს გარკვეული მარაგი, კონსტრუქციისათვის მდინარის მხრიდან ძირის გამორეცხვის შესმთხვევაში, ფლეთილი ქვების ნაწილის გამორეცხილ ზონაში ჩასაწოლად, რაც დაიცავს მთლიან კონსტრუქციას დეფორმაციისაგან.

სანაყაროზე ყრილის განთავსებისა და ფლეთილი ქვისგან მოწყობილი ნაპირდაცვითი ნაგებობების კონსტრუქცია წარმოადგენილია პროექტის გრაფიკულ ნაწილში, შესაბამის ნახაზებზე.

უშუალოდ ნაპირდაცვითი ნაგებობის/ყრილის მოწყობის უბანზე მდინარის პირას უმეტესად წარმოდგენილია რიყნარი და პრაქტიკულად არ არის მოცემული ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა.

სანაყაროს განთავსების გეგმა, სანაყაროზე განთავსებული ყრილის კონფიგურაცია და ნიშნულები, ნაპირდამცავი ფლეთილი ქვის კონსტრუქცია იხილეთ პროექტის გრაფიკულ ნაწილში, შესაბამის ნახაზებზე.

ცხრილი 7: სანაყაროზე ფუჭი ქანების განთავსების მოცულობების უწყისი

№	პიკეტი	ყრილი		ℓ(m)	მოცულობა
		ა	ა <sub>სა5</sub>		
1	2	3	4	5	6
1	0+00	328.5	429,60	10	4296,0
2	0+10	530,7	657,55	10	6575,5
3	0+20	1302.60	893,35	10	8933,5
4	0+30	1595.70	1152,45	10	11524,5
5	0+40	1758.5	1372,20	10	13722,0
6	0+50	1658.60	1518,75	10	15187,5
7	0+60	1325	1642,85	10	16428,5
8	0+70	1013.6	1724,25	10	17242,5
9	0+80	875	1739,25	10	17392,5
10	0+90	724.8	1689,30	10	16893,0
11	1+00	587.5	1542,20	10	15422,0
12	1+10	558.5	1375,40	10	137564,0
13	1+20	445.0	1045,50	10	10455,0
14	1+30	517.8	607,85	10	6078,5
15	1+40				

**173905,0**

## სამშენებლო სამუშაოების აღწერა

შემუშავებული პროექტის მიხედვით, #17 სანაყაროზე მოწყობილი ყრილის სადაწნეო ფერდი, მდინარის მხრიდან გამორეცხვისაგან დაცული უნდა იქნას მსხვილი (შესაბამისი გაანგარიშებებით განსაზღვრული ზომების მქონე) ფლეთილი ქვის ყრილით.

სანაყაროსა და მისი ფერდის, მდინარის მხრიდან გამორეცხვისაგან დამცავი კონსტრუქციის მოწყობა განხორციელდება შემდეგი სამშენებლო სამუშაოების შესრულებით:

- სანაყაროზე შემოტანილი ფუჭი გრუნტით შექმნილი ყრილის მდინარის მხარეზე მოქცეულ (სადაწნეო) ფერდს, ექსკავატორის მეშვეობით უნდა მიეცეს საპროექტო დაფერდება, ფერდის ზედაპირის მოსწორებით;
- ფლეთილი ქვით დასაცავი სადაწნეო ფერდის ძირში, ფერდის მთლიანი სიგრძის გაყოფებით, ექსკავატორის მეშვეობით მოეწყობა საპროექტო განივი კვეთის მქონე ტრანშეა, რომელშიც უნდა განთავსდეს ფლეთილი ქვები;

- ავტომაგისტრალის მშენებლობისას დამუშავებული (მშენებარე გვირაბებიდან გამოტანილი) ქანებიდან (გრანიტები, ბაზალტები, დოლორიტები, სიენიტები, მაღალი მოცულობითი წონისა და სიმკვრივის მქონე ქვიშაქვები და ა.შ.) შეირჩევა შესაბამისი ზომებისა და მახასიათებლების (მოცულობითი წონა 2,5 ტ/მ<sup>3</sup>-ზე მეტი) მქონე ფლეთილი ქვები. აღნიშნული ქვები ექსკავატორების მეშვეობით დაიტვირთება ავტოთვითმცლელელებზე და შეტანილი იქნება მშენებლობის ადგილზე;

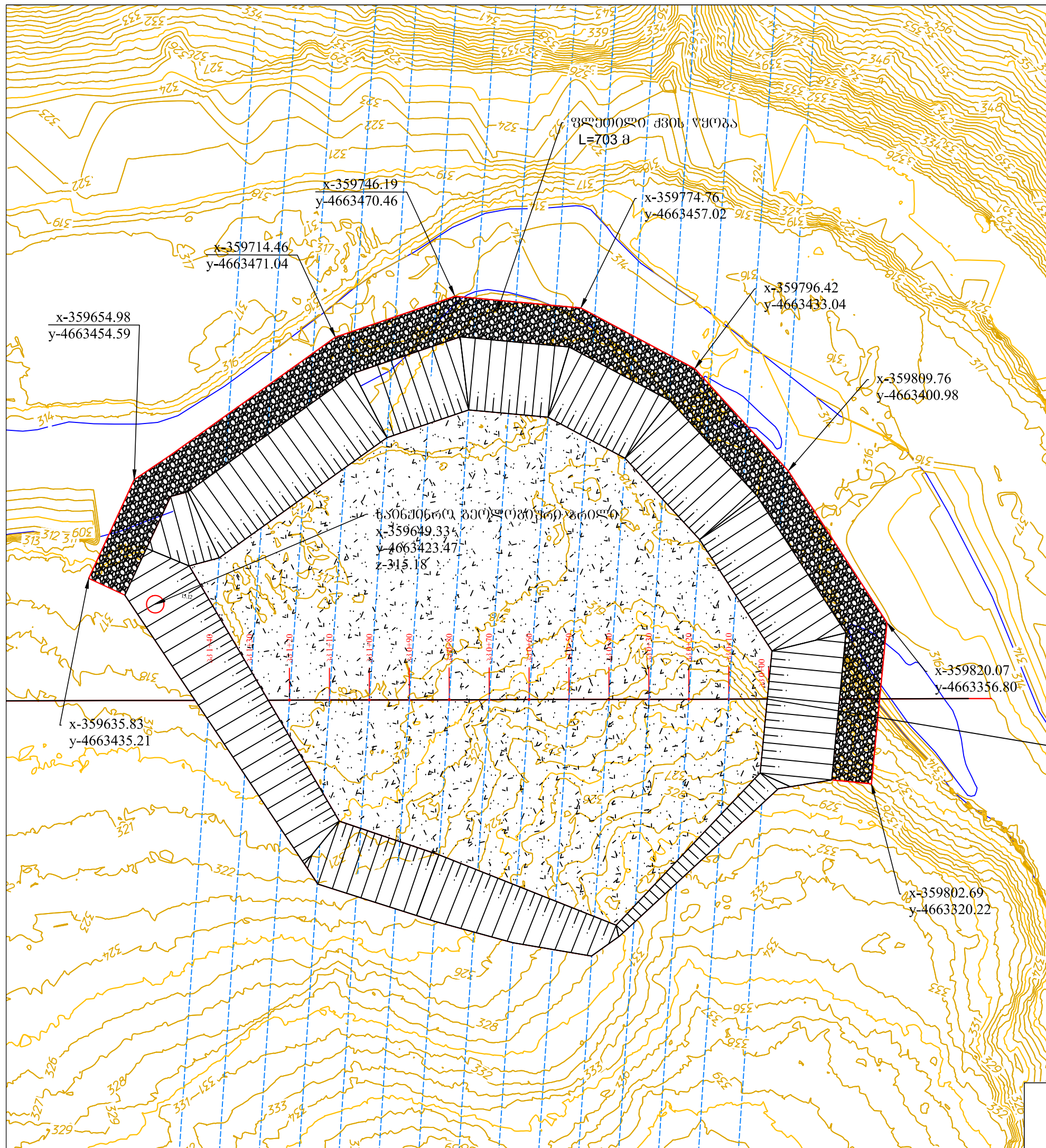
- ყრილის სადაწნეო ფერდობზე, საანგარიშო ზომების ფლეთილი ქვების დაყრა/დალაგება ხორციელდება შესაბამისი მოცულობის ჩამჩის მქონე ექსკავატორის მეშვეობით. ქვების ფენები განთავსდება ჰორიზონტალურად, იმგვარად, რომ თითოეულ ჰორიზონტალურ ფენაში, იყოს სულ მცირე 2 ფლეთილი ქვა. იმ შემთხვევაში თუ ფლეთილი ქვები პირდაპირ დაიყრება სადაწნეო ფერდზე ავტოთვითმცლელელებიდან, შემდგომში, ექსკავატორის მეშვეობით უნდა განხორციელდეს მათი გადალაგება-გასწორება იმგვარად, რომ ფლეთილი ქვებისაგან შექმნილი კონსტრუქცია აკმაყოფილებდეს პროექტის მოთხოვნებს;

- რადგან ტრანშეის ძირი, შეიძლება არ დადიოდეს მოსალოდნელი ადგილობრივი გარეცხვის სიღრმემდე, ფლეთილი ქვის ყრილის მოცულობა და ყრილის კონფიგურაცია გათვლილია იმგვარად, რომ მდინარის მხრიდან ყრილისათვის ძირის გამორეცხვის შემთხვევაში, ფლეთილი ქვის ყრილს გააჩნდეს გამორეცხვის სიღრმემდე ჩაწოლის შესაძლებლობა, ზედა ნაწილში კონსტრუქციის მთლიანობის დარღვევის გარეშე.

სანაყაროს დამცავი ფლეთილი ქვის მოწყობის პროცესში უნდა განხორციელდება შესაბამისი მონიტორინგი, რათა:

- სანაყაროს ფერდების დახრილობა შესაბამისობაში იყოს საპროექტო მონაცემებთან;
- ფლეთილი ქვის ყრილის მოსაწყობად შერჩეული ქვები, როგორც ზომების ისე სიმტკიცისა და სხვა მახასიათებლების მიხედვით აკმაყოფილებდეს საპროექტო მოთხოვნებს;
- ფლეთილი ქვის ყრილის ზომები, კონფიგურაცია და კონსტრუქცია შეესაბამებოდეს პროექტით განსაზღვრულ მონაცემებს.





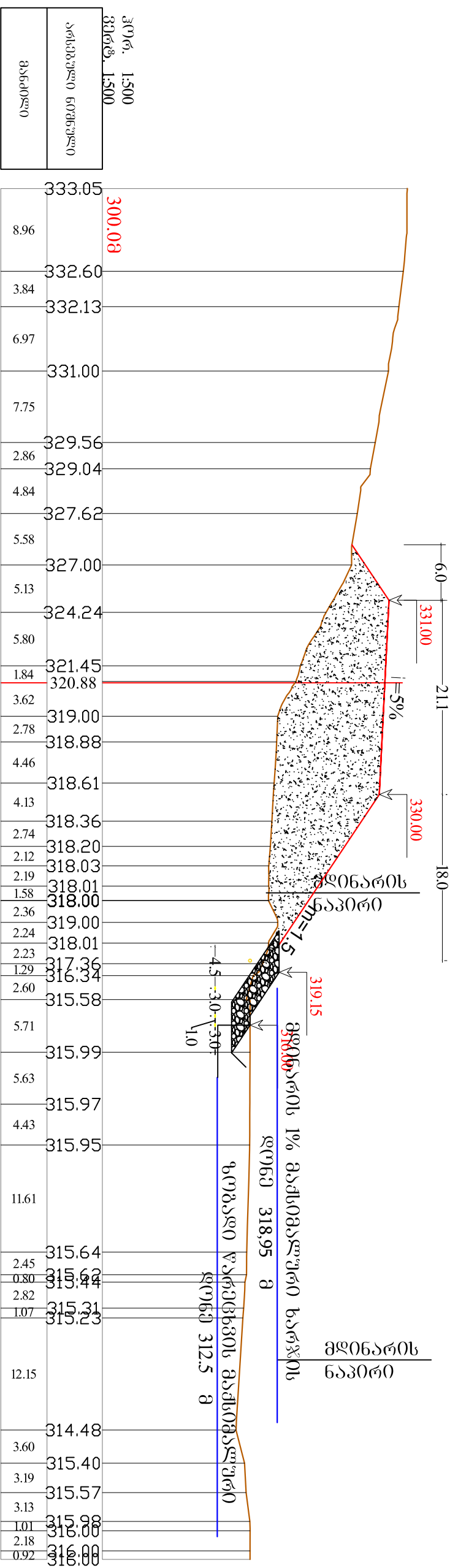
**№-17 სანაყაროზე დასაყრდელი გრუნტის მოცულობების უწყისი სოფელი საქსროს**

№	პიკეტი	ერთი		ℓ(m)	მოცულობა
		ω	ωsaS		
1	2	3	4	5	6
1	0+00	328.5	429.60	10	4296.00
2	0+10	530.7	657.55	10	6575.50
3	0+20	784.40	893.35	10	8933.50
4	0+30	1002.30	1152.45	10	11524.50
5	0+40	1302.6	1372.20	10	13722.00
6	0+50	1441.80	1518.75	10	15187.50
7	0+60	1595.7	1642.85	10	16428.50
8	0+70	1690	1724.25	10	17242.50
9	0+80	1758.5	1739.25	10	17392.50
10	0+90	1720	1689.30	10	16893.00
11	1+00	1658.6	1542.20	10	15422.00
12	1+10	1425.8	1375.40	10	13754.00
13	1+20	1325.0	1045.50	10	10455.00
14	1+30	766.0	607.85	10	6078.50
15	1+40	449.70			
					<b>173905.00</b>

- შენიშვნა:**
- სანაყაროს ბანოში კვეთები თხ. შ №2-1 ÷ №2-14.
  - სანაყაროს ბრძოში კვეთი თხ. შ №3
  - ფლუთილი ძვის წყობის კონსტრუქცია თხ. შ. №4

პპ 0+00

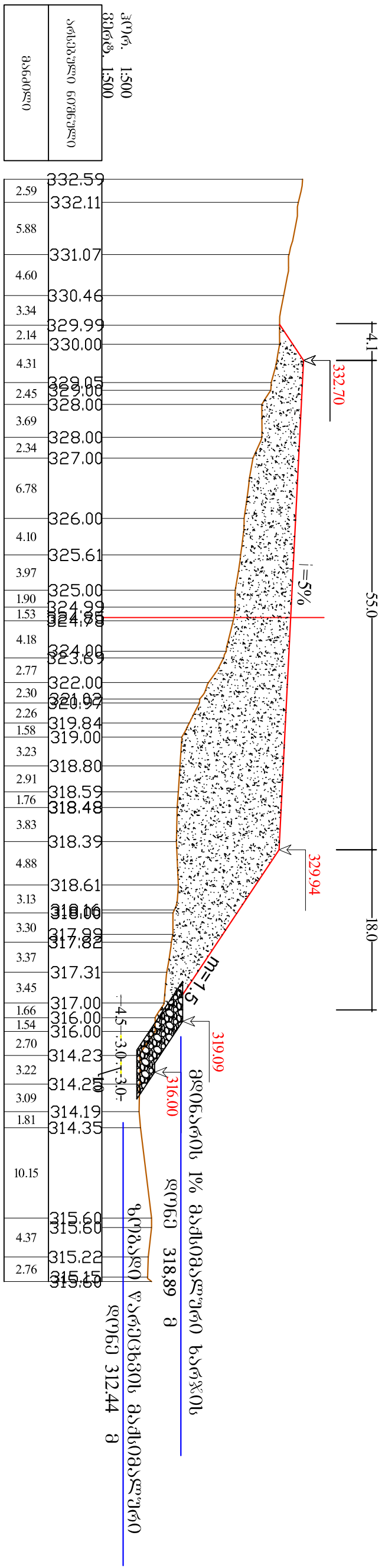
F=328.50 მ<sup>2</sup>



პიკეტი, 1:500	333.05
პიკეტი, 1:500	332.60
პიკეტი, 1:500	332.13
პიკეტი, 1:500	331.00
პიკეტი, 1:500	329.56
პიკეტი, 1:500	329.04
პიკეტი, 1:500	327.62
პიკეტი, 1:500	327.00
პიკეტი, 1:500	324.24
პიკეტი, 1:500	321.45
პიკეტი, 1:500	320.88
პიკეტი, 1:500	319.00
პიკეტი, 1:500	318.88
პიკეტი, 1:500	318.61
პიკეტი, 1:500	318.36
პიკეტი, 1:500	318.20
პიკეტი, 1:500	318.03
პიკეტი, 1:500	318.01
პიკეტი, 1:500	318.00
პიკეტი, 1:500	319.00
პიკეტი, 1:500	318.01
პიკეტი, 1:500	317.36
პიკეტი, 1:500	316.34
პიკეტი, 1:500	315.58
პიკეტი, 1:500	315.99
პიკეტი, 1:500	315.97
პიკეტი, 1:500	315.95
პიკეტი, 1:500	315.64
პიკეტი, 1:500	315.62
პიკეტი, 1:500	315.44
პიკეტი, 1:500	315.31
პიკეტი, 1:500	315.23
პიკეტი, 1:500	314.48
პიკეტი, 1:500	315.40
პიკეტი, 1:500	315.57
პიკეტი, 1:500	315.88
პიკეტი, 1:500	316.00
პიკეტი, 1:500	316.88

პპ 0+10

F=530.7 მ<sup>2</sup>

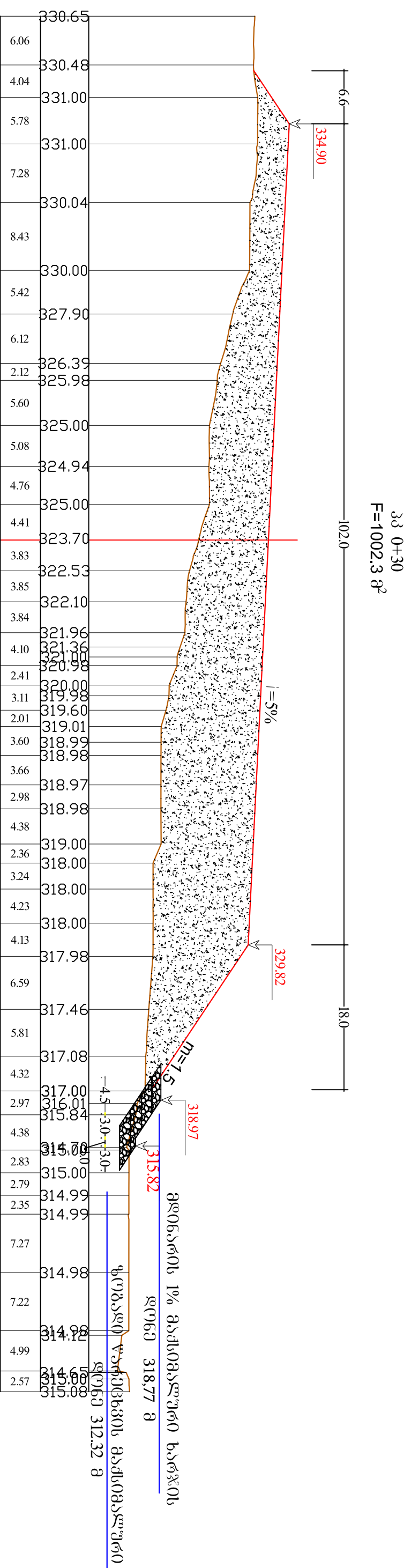
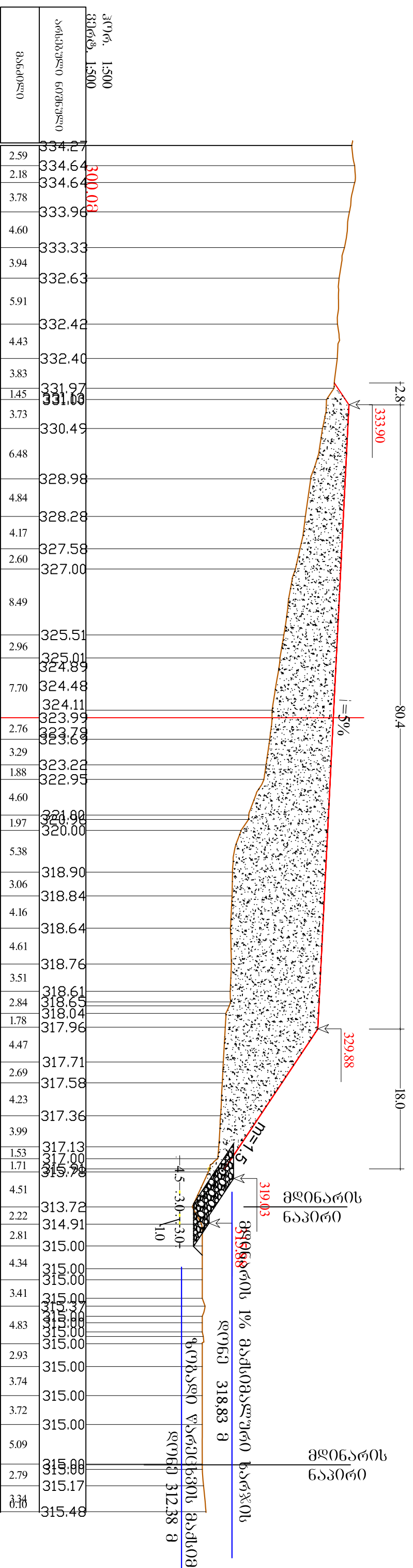


პიკეტი, 1:500	332.59
პიკეტი, 1:500	332.11
პიკეტი, 1:500	331.07
პიკეტი, 1:500	330.46
პიკეტი, 1:500	329.99
პიკეტი, 1:500	330.00
პიკეტი, 1:500	329.05
პიკეტი, 1:500	328.00
პიკეტი, 1:500	328.00
პიკეტი, 1:500	327.00
პიკეტი, 1:500	326.00
პიკეტი, 1:500	325.61
პიკეტი, 1:500	325.00
პიკეტი, 1:500	324.99
პიკეტი, 1:500	324.88
პიკეტი, 1:500	324.88
პიკეტი, 1:500	323.89
პიკეტი, 1:500	322.00
პიკეტი, 1:500	321.97
პიკეტი, 1:500	319.84
პიკეტი, 1:500	319.00
პიკეტი, 1:500	318.80
პიკეტი, 1:500	318.59
პიკეტი, 1:500	318.48
პიკეტი, 1:500	318.39
პიკეტი, 1:500	318.61
პიკეტი, 1:500	318.00
პიკეტი, 1:500	317.82
პიკეტი, 1:500	317.31
პიკეტი, 1:500	317.00
პიკეტი, 1:500	316.00
პიკეტი, 1:500	316.00
პიკეტი, 1:500	314.23
პიკეტი, 1:500	314.21
პიკეტი, 1:500	314.19
პიკეტი, 1:500	314.35
პიკეტი, 1:500	315.60
პიკეტი, 1:500	315.60
პიკეტი, 1:500	315.22
პიკეტი, 1:500	315.15

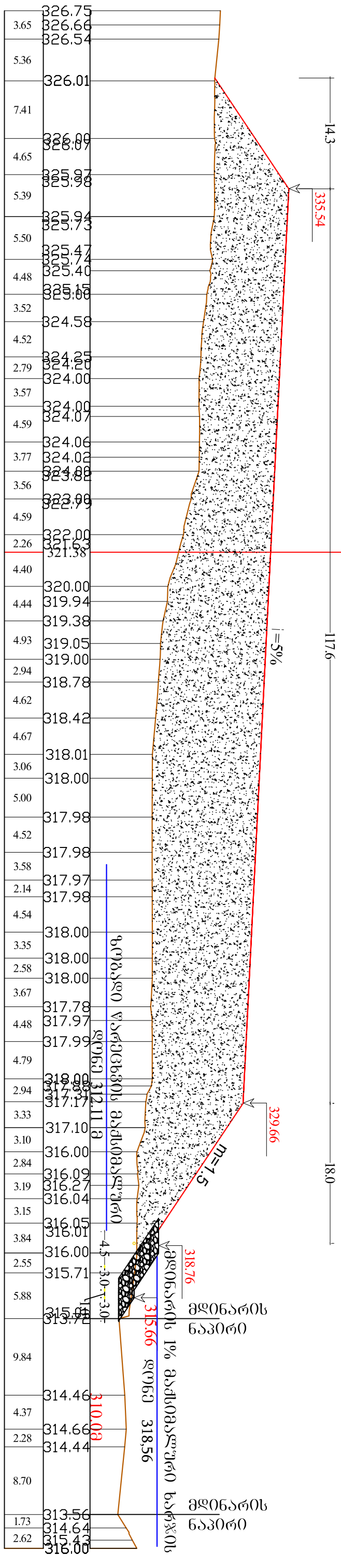
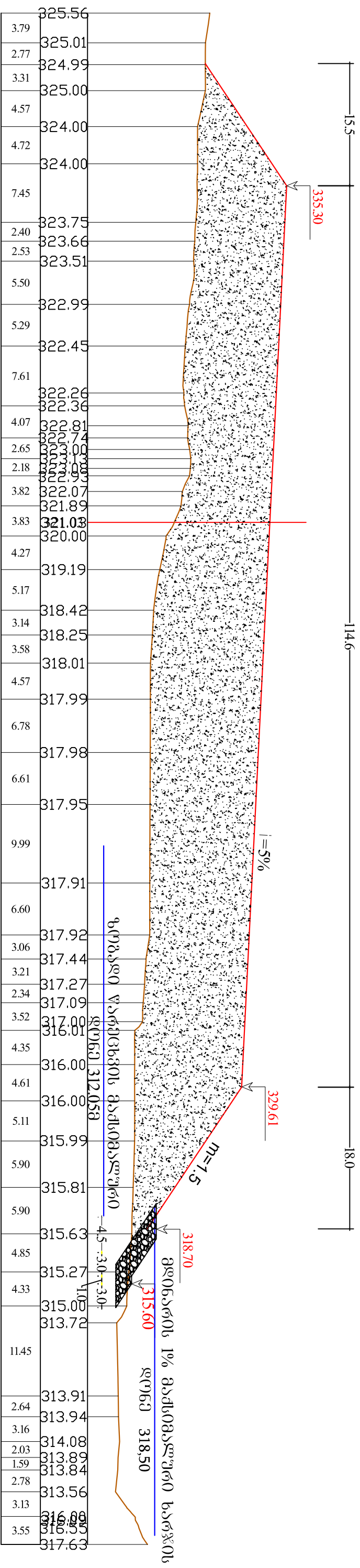
ფურცლი განკუთვნილია საინჟინერო №17 ხარისხის მშენებლობის პროექტისთვის. ნიშნული საბაზისიანი 56. განივი პროექტი პპ 0+00 და პპ 0+10



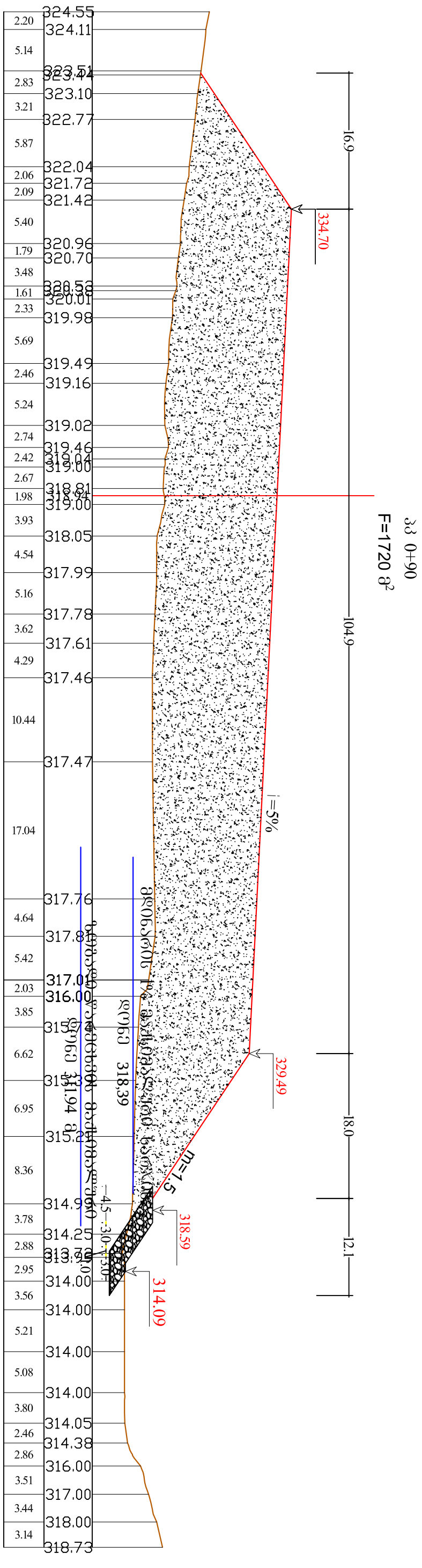
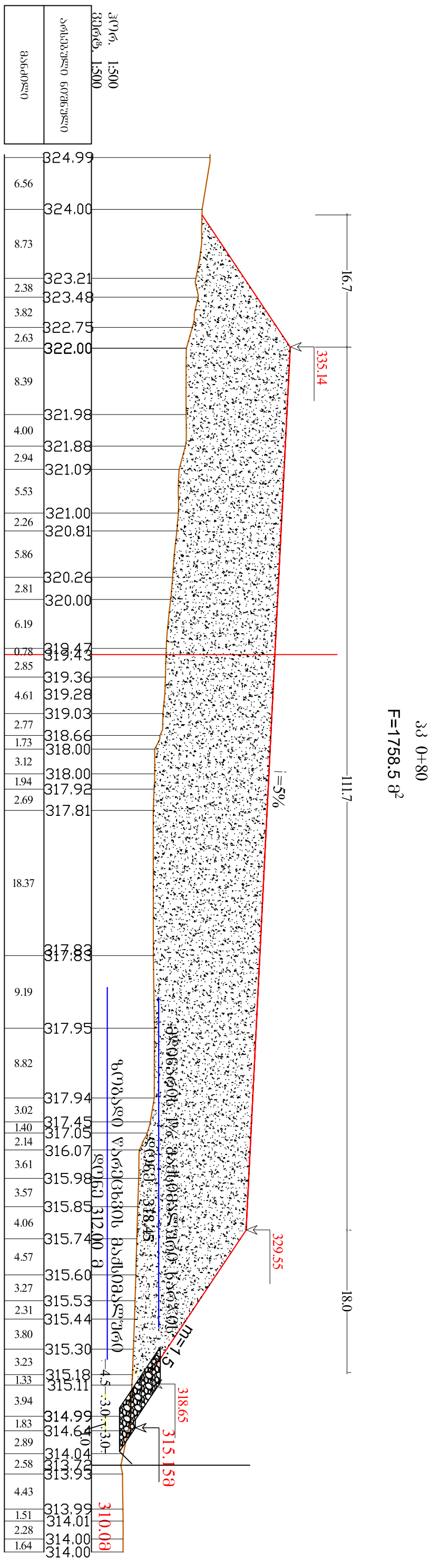
კვ 0+20  
F=784.40 მ<sup>2</sup>

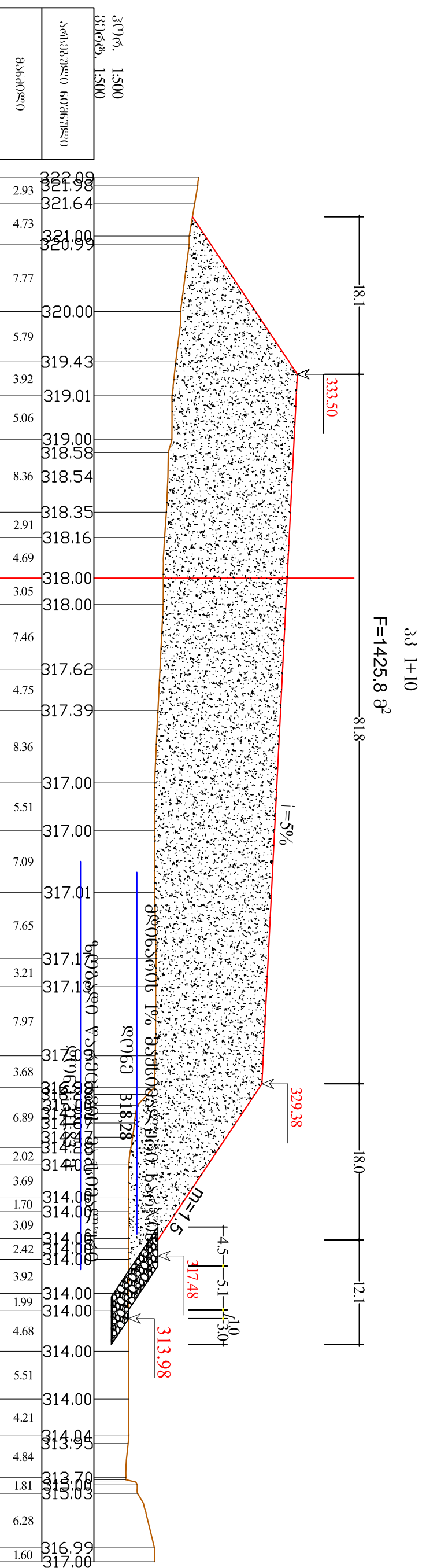
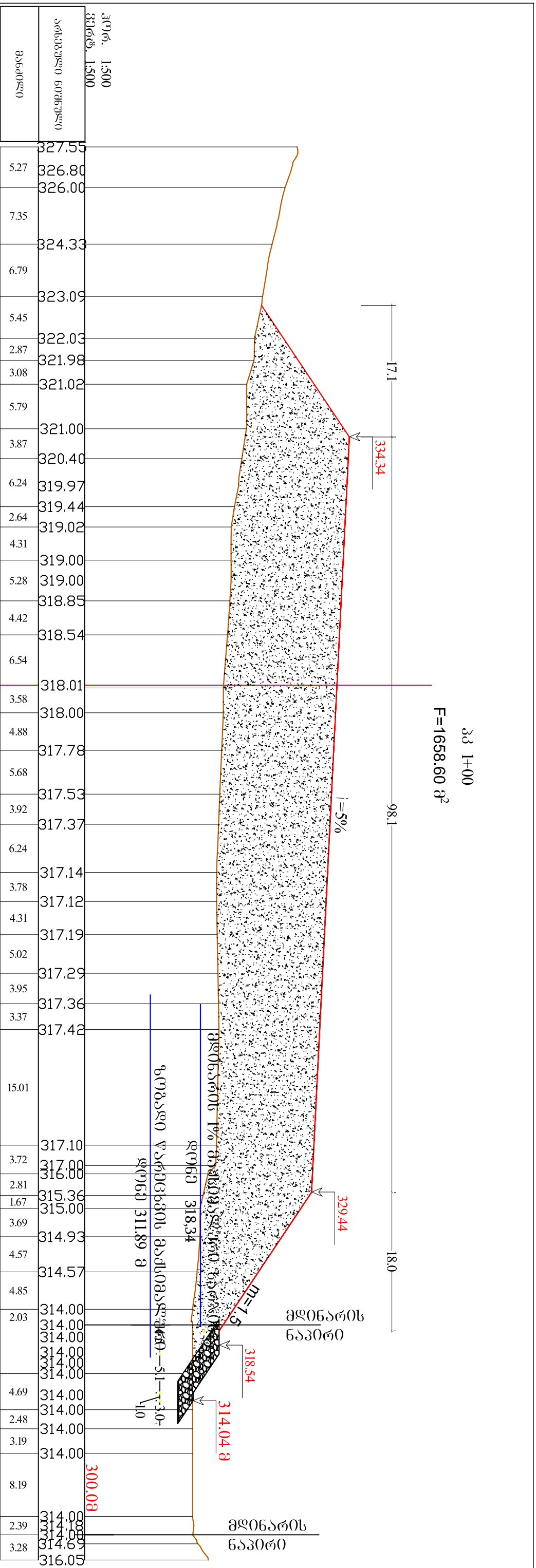




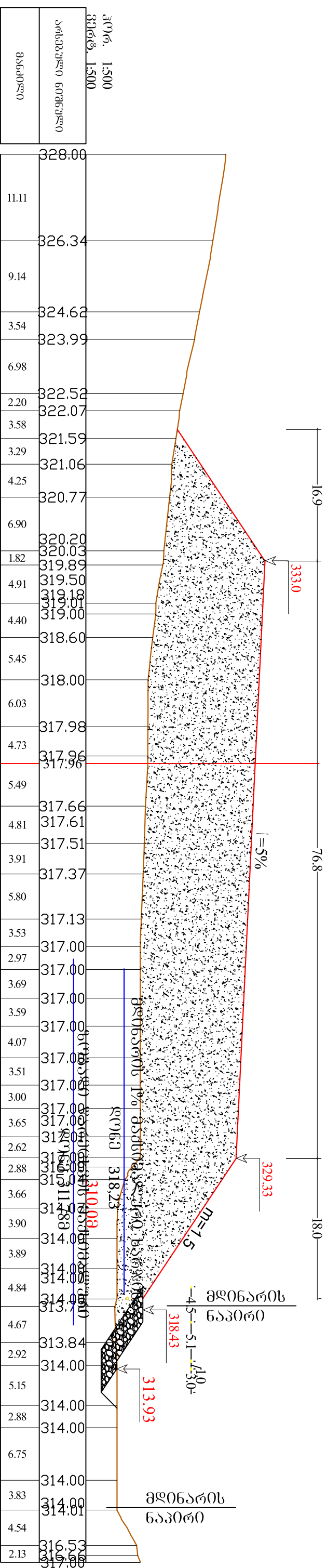




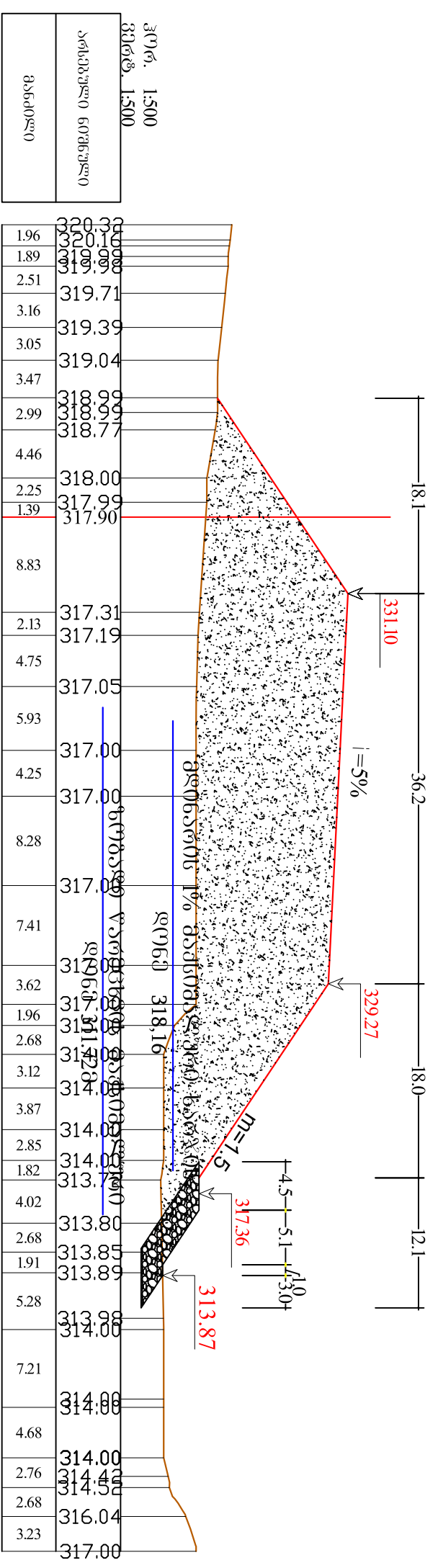




ფუჭიო აკანკანის ხანაპართი №17 ხარაბაურის მუნიციპალიტეტის  
 სოფელ ხაბაბერაბთის  
 ბანკის პროექტი 33+1+00 და 33+1+10



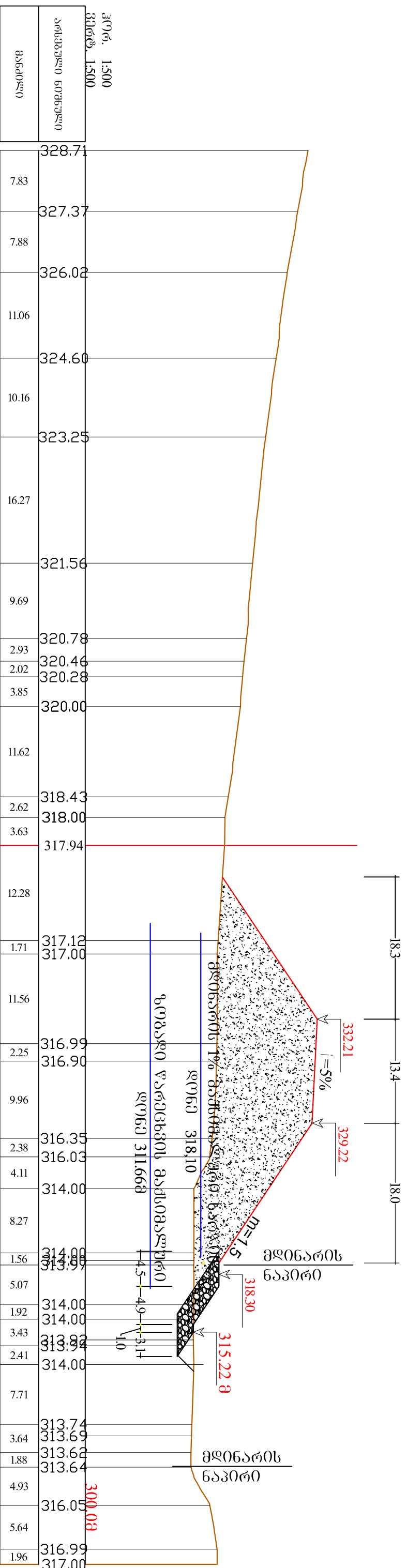
33 1+20  
F=1325.0 მ<sup>2</sup>

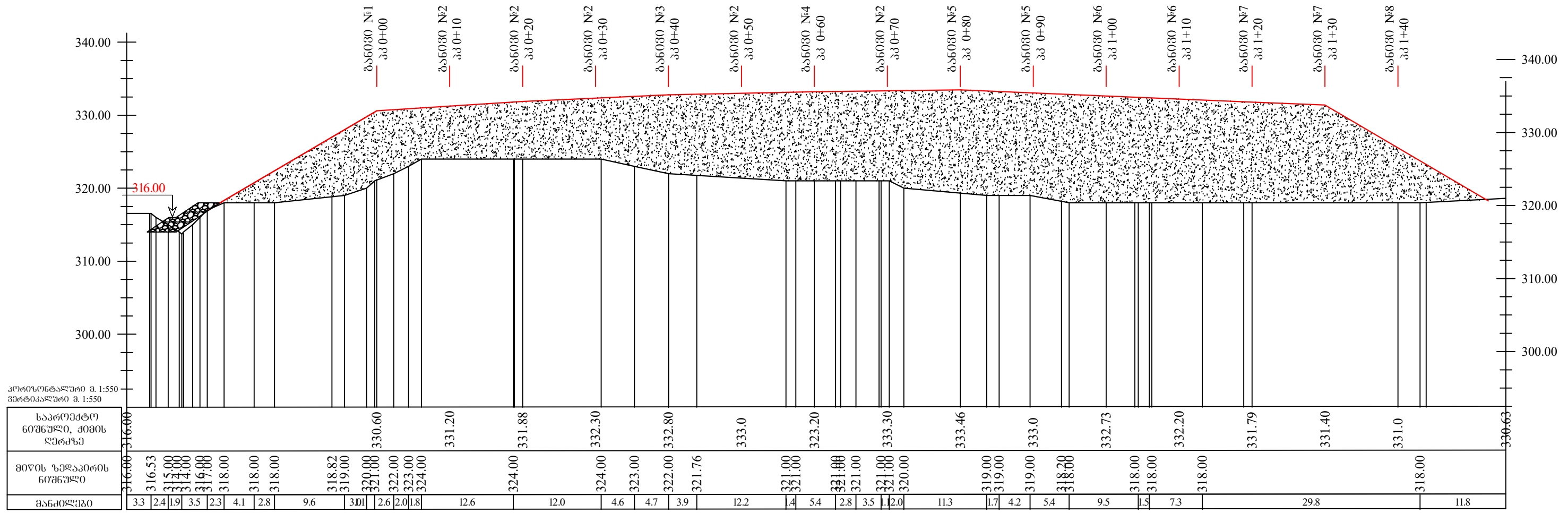


33 1+30  
F=766.0 მ<sup>2</sup>



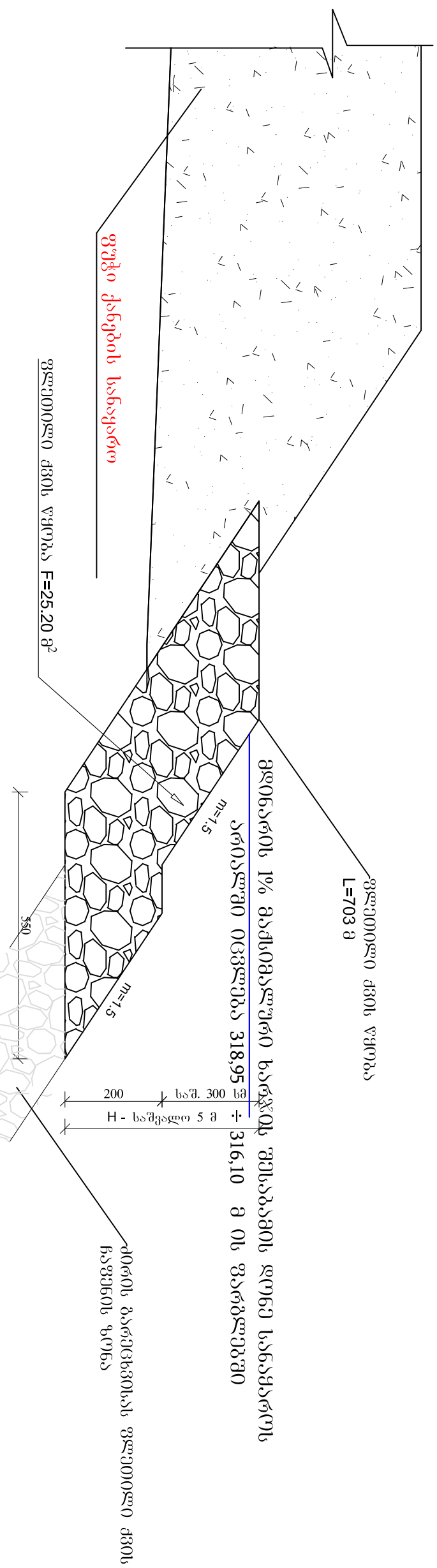
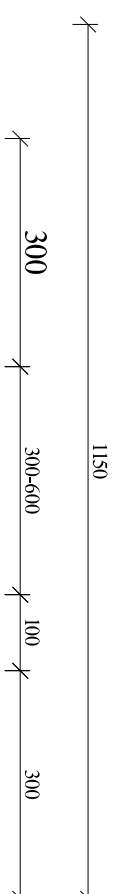
პპ 1+40  
F=449.70 მ<sup>2</sup>





შენიშვნა:  
 1. სასაფარი ნაგებობა №1  
 2. სასაფარი ნაგებობა №2-1 + №2-4  
 3. სასაფარი ნაგებობა №2-1 + №2-4  
 4. ფლუვიდი მისი წილის კონსტრუქცია №1, №4

ნაპირდამცავი დაბნის ტიპიური განივი კვეთი  
 გ 1:100



შენიშვნა:  
 ფლკითილი ძვის შრილი ეწყობა საშუალოდ 2.08 მ. დიაგეტრის ფლკითილი ძვეპით. ძვეპის კოტოცმენტული ბანაწილიუბა ზოგნის მიხედვით ფლკითილი ძვის შრილი უნდა იქოს შემდეგი: 1.7-1.9 მ-20%, 1.9-2.25 მ-60%, 2.25-2.4 მ-20%.  
 მხვილ ძვეპს შორის სიცარიელე შემოს მცირე ზოგის ძვეპით.  
 წინამდებარე ნახაზი ბანხილული უნდა იქნას ფურცელ 2-თან ერთად.

შენიშვნა:  
 ფლკითილი ძვის ნაპირდამცავი კონსტრუქციის ბანთახსება გვერდში 0ს.გ №1

ფუჭი ქანების სახაყარო №17 ხარაბაულის მუნიციპალიტეტის სოფელ საქასრიასთან.	ფურცელი
ფლკითილი ძვის ნაპირდამცავი კონსტრუქცია	4

**3) გამონამუშევარი ფუჭი ქანების N17 სანაყაროს ნაპირდაცვითი ნაგებობის მოწყობა**

N	შენიშვნა (წერილი N21/2695, 20/06/2022)	სკრინინგის განახლებულ დოკუმენტში გათვალისწინება
1.	<p>დოკუმენტში აღწერილი უნდა იყოს ნაპირსამაგრი ნაგებობების მოწყობისთვის საჭირო სამშენებლო სამუშაოები;</p>	<p><b>გათვალისწინებულია გვ. 24: სამშენებლო სამუშაოების აღწერა</b></p> <p>შემუშავებული პროექტის მიხედვით, #17 სანაყაროზე მოწყობილი ყრილის სადაწნეო ფერდი, მდინარის მხრიდან გამორეცხვისაგან დაცული უნდა იქნას მსხვილი (შესაბამისი გაანგარიშებებით განსაზღვრული ზომების მქონე) ფლეთილი ქვის ყრილით.</p> <p>სანაყაროსა და მისი ფერდის, მდინარის მხრიდან გამორეცხვისაგან დამცავი კონსტრუქციის მოწყობა განხორციელდება შემდეგი სამშენებლო სამუშაოების შესრულებით:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• სანაყაროზე შემოტანილი ფუჭი გრუნტით შექმნილი ყრილის მდინარის მხარეზე მოქცეულ (სადაწნეო) ფერდს, ექსკავატორის მეშვეობით უნდა მიეცეს საპროექტო დაფერდება, ფერდის ზედაპირის მოსწორებით;</li> <li>• ფლეთილი ქვით დასაცავი სადაწნეო ფერდის ძირში, ფერდის მთლიანი სიგრძის გაყოფებით, ექსკავატორის მეშვეობით მოეწყობა საპროექტო განივი კვეთის მქონე ტრანშეა, რომელშიც უნდა განთავსდეს ფლეთილი ქვები;</li> <li>• ავტომაგისტრალის მშენებლობისას დამუშავებული (მშენებარე გვირაბებიდან გამოტანილი) ქანებიდან (გრანიტები, ბაზალტები, დოლორიტები, სიენიტები, მალალი მოცულობითი წონისა და სიმკვრივის მქონე ქვიშაქვები და ა.შ.) შეირჩევა შესაბამისი ზომებისა და მახასიათებლების (მოცულობითი წონა 2,5 ტ/მ3-ზე მეტი) მქონე ფლეთილი ქვები. აღნიშნული ქვები ექსკავატორების მეშვეობით დაიტვირთება ავტოთვითმცლელეებზე და შეტანილი იქნება მშენებლობის ადგილზე;</li> <li>• ყრილის სადაწნეო ფერდობზე, საანგარიშო ზომების ფლეთილი ქვების</li> </ul>

		<p>დაყრა/დალაგება ხორციელდება შესაბამისი მოცულობის ჩამჩის მქონე ექსკავატორის მეშვეობით. ქვების ფენები განთავსდება ჰორიზონტალურად, იმგვარად, რომ თითოეულ ჰორიზონტალურ ფენაში, იყოს სულ მცირე 2 ფლეთილი ქვა. იმ შემთხვევაში თუ ფლეთილი ქვები პირდაპირ დაიყრება სადაწნეო ფერდზე ავტოთვითმცლელელებიდან, შემდგომში, ექსკავატორის მეშვეობით უნდა განხორციელდეს მათი გადალაგება-გაწორება იმგვარად, რომ ფლეთილი ქვებისაგან შექმნილი კონსტრუქცია აკმაყოფილებდეს პროექტის მოთხოვნებს;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• რადგან ტრანშეის ძირი, შეიძლება არ დადიოდეს მოსალოდნელი ადგილობრივი გარეცხვის სიღრმემდე, ფლეთილი ქვის ყრილის მოცულობა და ყრილის კონფიგურაცია გათვლილია იმგვარად, რომ მდინარის მხრიდან ყრილისათვის ძირის გამორეცხვის შემთხვევაში, ფლეთილი ქვის ყრილს გააჩნდეს გამორეცხვის სიღრმემდე ჩაწოლის შესაძლებლობა, ზედა ნაწილში კონსტრუქციის მთლიანობის დარღვევის გარეშე.</li> </ul> <p>სანაყაროს დამცავი ფლეთილი ქვის მოწყობის პროცესში უნდა განხორციელდეს შესაბამისი მონიტორინგი, რათა:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• სანაყაროს ფერდების დახრილობა შესაბამისობაში იყოს საპროექტო მონაცემებთან;</li> <li>• ფლეთილი ქვის ყრილის მოსაწყობად შერჩეული ქვები, როგორც ზომების ისე სიმტკიცისა და სხვა მახასიათებლების მიხედვით აკმაყოფილებდეს საპროექტო მოთხოვნებს;</li> <li>• ფლეთილი ქვის ყრილის ზომები, კონფიგურაცია და კონსტრუქცია შესაბამებოდეს პროექტით განსაზღვრულ მონაცემებს.</li> </ul>
2.	სკრინინგის განცხადებით წარმოდგენილია ურთიერთგამომრიცხავი ინფორმაცია, კერძოდ, განმარტებით ბარათის	<p><b>გათვალისწინებულია პროექტის გრაფიკული ნაწილი ფურცელი 4: 'ნაპირდამცავი დამბის ტიპიური განივი კვეთი'</b></p>

	<p>თანახმად, ნაპირდამცავი ნაგებობის ქვანაყარი ბერმის ამგები ქვის დიამეტრი შეადგენს 2,08 მეტრს, ხოლო გრაფიკულ ნაწილში მითითებულია, რომ ქვის დიამეტრი არის 1 მეტრი;</p>	<p>საპროექტო ნაწილში დაშვებულია მექანიკური შეცდომა, კერძოდ, ნახაზებზე ქვის საანგარიშო დიამეტრი 2,08 მეტრის ნაცვლად მოცემულია 1,0 მეტრი. თუმცა აღნიშნული უზუსტობა არ მოქმედებს ნაგებობის კონსტრუქციულ ნაწილზე, რადგან ქვანაყარი ბერმა რეალურად დათვლილია 2,08 მ ზომის ქვაზე. საპროექტო ნაწილი შესაბამისად დაკორექტირდა;</p>
<p>3.</p>	<p>ქვანაყარი ბერმის მოცულობა არ შეესაბამება წარეცხვის და დატბორვის დონეების გათვალისწინებით, დამცავი ნაგებობის მოცულობას. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ საანგარიშო მოცულობა დადგენილი უნდა იყოს წარეცხვისა და დატბორვის შესაბამისი მარაგების გათვალისწინებით, ასევე, ბერმის საანგარიშო მოცულობა დათვლილი უნდა იყოს ბერმის ფერდობის მართობულად ორი საანგარიშო ქვის განთავსების პირობით.</p>	<p><b>გათვალისწინებულია გვ. 22:</b></p> <p>ბერმის ამგები ქვების დიდი ზომებიდან (2,08 მ.) გამომდინარე მიღებული იქნა გადაწყვეტილება, რომ ფერდის დამცავი ნაგებობის ტანში აღნიშნული ქვები ჩაეწყოს 2 ფენად. ამასთან აღნიშნული ქვების ჩაწყობა განხორციელდება ჰორიზონტალური ფენების სახით. ფლეთილი ქვის ყრილის ზომები, სავსებით საკმარისია ნაგებობის საიმედო ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად. შესაბამისად, აღნიშნული ნაგებობის ზომების შემდგომი გაზრდის აუცილებლობა, არ არსებობს. ნაპირსამაგრი ქვანაყარი ბერმის აგების დროს დაცული იქნება მოთხოვნა, რომ ერთ გრძივ მეტრზე ჩაეწყოს 26,3 მ<sup>3</sup> მოცულობის ფლეთილი ქვა. ფლეთილი ქვის მითითებული მოცულობა განსაზღვრულია ფლეთილი ქვით მოწყობილი კონსტრუქციის ფორიანობის გათვალისწინებით. შესაბამისად ის ითვალისწინებს, აღნიშნული ტიპის ნაგებობებისათვის მიღებულ, წარეცხვისა და დატბორვის დონეების შესაბამის მარაგებს.</p>