საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
MINISTRY OF ECONOMY AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF GEORGIA

საჯარო სამართლის იურიდიული პირი ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტო

LEGAL ENTITY OF PUBLIC LAW TECHNICAL AND CONSTRUCTION SUPERVISION AGENCY

0186, თბილისი, ა. პოლიტკოვსკაიას ქ. N8 ტელ: (+995 32) 293-27-32 WEB: www.TACSA.gov.ge
8 A. Politkovskaia Str. 0186 Tbilisi, Georgia Tel: (+995 32) 293-27-32

KA020194938430821

№ **06/981**

22 / ივლისი / 2021 წ.

შპს "ემ თი ეი"-ს დირექტორს,
ბატონ ირაკლი ჭირაქაძეს

ბატონო ირაკლი,

გაცნობებთ, რომ ა/წ 31 მაისიდან 02 ივნისის ჩათვლით სააგენტოს სპეციალისტების მიერ შემოწმებული იქნა „ზურულდი“-ს საბაგირო გზა არა მუშა მდგომარეობაში (საბაგირო გზა არ იმყოფებოდა ექსპლუატაციაში ვინაიდან მიმდინარეობდა ბაგირის დეფექოსკოპია). მიუხედავად ამისა გამოვლინდა მთელი რიგი შენიშვნები:

1. საბაგირო გზას არ გააჩნია ტექნიკური დოკუმენტაცია. საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის დადგენილება № 412 - საბაგირო მოწყობილობების უსაფრთხო ექსპლუატაციის შესახებ ტექნიკური რეგლამენტის (შემდეგში-„რეგლამენტი“) მე-3 მუხლის მე-6 პუნქტის შესაბამისად - საბაგირო მოწყობილობას თან უნდა ახლდეს დამამზადებლის მიერ შედგენილი ტექნიკური დოკუმენტაცია. ტექნიკური დოკუმენტაციის არ არსებობის შემთხვევაში, იგი უნდა აღდგეს დამამზადებლის მეშვეობით. თუ ეს შეუძლებელია ტექნიკური დოკუმენტაცია აღდგენილი უნდა იქნას საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული შესაბამისი სტანდარტის მოთხოვნათა შესაბამისად;
2. საბაგირო გზას არ აქვს ჩატარებული დიაგნოსტირება. „რეგლამენტის“ მე-3 მუხლის მე-16 პუნქტის შესაბამისად - საბაგირო მოწყობილობა უნდა დაექვემდებაროს ტექნიკურ დიაგნოსტირებას სამუშაო რესურსის ამოწურვის შემთხვევაში, ხოლო შემდგომი დიაგნოსტირებას, შემოწმების დასკვნის შედეგებიდან გამომდინარე, რაც გულისხმობს საბაგირო გზის ლითონის კონსტრუქციების, საყრდენებზე განთავსებული ბალანსირების და გორგოლაჭების, მათი ღერძების ურღვევი მეთოდით შემოწმებას დაღლაზე, ბზარებზე, რომელიც მოწმდება დამონტაჟებიდან არაუმეტეს 15 წლისა, ან არაუმეტეს 22500 ნამუშევარი საათისა, ევროპული სტანდარტის EN-1709, 6.3.7.1 პუნქტის თანახმად. ჩვენ შემთხვევაში საბაგირო გზას ნამუშევარი აქვს 22500 სთ.-ზე მეტი.

რაც შეეხება სატრანსპორტო საშუალების (სავარძლების) ფიქსირებადი მომჭერების (Fixid Grips) მდგომარეობას დიაგნოსტირების კუთხით გაცილებით უარესია, იმდენად რამდენადაც აღნიშნული მომჭერების ურღვევი მეთოდით შემოწმება დამონტაჟებიდან ხდება არაუმეტეს 12 წლისა ან არაუმეტეს 18 000 ნამუშევარი საათისა ევროპული სტანდარტის EN-1709, 6.3.7.3 პუნქტის "ბ" ქვეპუნქტის თანახმად, რაც ძალზედ გადამეტებულია ჰაწვალის საბაგირო გზის შემთხვევაში.

3. გამომდინარე იქედან, რომ თავიდანვე საბაგირო გზის ხაზობრივი ნაგებობების (საყრდენების) ფუნდამენტები არ იყო სწორად ჩასხმული, დამაზადებლის მიერ (ლაიტნერი) მიღებული იქნა გადაწყვეტილება, რომ პროექტით გათვალისწინებული 150 სავარძლისა დამონტაჟდა 77 სავარძელი, რითაც წარმადობა შემცირდა თითქმის 2-ჯერ და შეადგინა 660 მგზავრი საათში, ამასთან, ჩვენ მიერ საყრდენების ვიზუალური შემოწმებით დადგინდა, რომ N2 და N4 საყრდენების ფუნდამენტების მდგომარეობა საგანგაშოა (წარმოდგენილია ფოტო და ვიდეო მასალა) და სასწრაფოდ საჭიროებს აღდგენა- გამაგრებას პროექტის შესაბამისად.

საბაგირო გზა ექსპლუატაციაშია 2010 წლიდან და ოპერირებს მთელი წლის განმავლობაში. ზამთარში ძირითადი მომხმარებლებია, როგორც მოთხილამურეები, ასევე ფეხით მოსიარულე ტურისტები, ხოლო ზაფხულში მხოლოდ ფეხით მოსიარულე ტურისტები. საბაგირო გზას, განსაკუთრებით ზაფხულის სეზონის განმავლობაში ოპერირება უხდება მეტად რთულ, ექსტრემალურ პირობებში, რადგან ფეხით მოსიარულე ტურისტები ვერ თავსდებიან სავარძელზე საბაგირო გზის ნომინალურ სიჩქარეზე, რა დროსაც ოპერატორებს მუდმივად უხდებათ საბაგირო გზის სიჩქარის შენელება-აჩქარება, ან გაჩერება, რომლის დროსაც იზრდება

მგზავრობის დრო, შესაბამისად მცირდება წარმადობა. აღნიშნულიდან გამომდინარე საბაგირო გზა მუშაობს მეტად გადატვირთულ რეჟიმში, რაც იწვევს ავარიულ გათიშვას და ზრდის საბაგირო გზის ფიზიკურ და მორალურ ცვეთას. ამასთან, ზემოდან ქვემოთ ჩამავალი მგზავრებისთვის გზის ტექნიკური მონაცემებიდან გამომდინარე დატვირთვა მხოლოდ 25 %-ია, რის გამოც მგზავრები ყოველ მეოთხე სავარძელზე უნდა მოთავსთდნენ, რაც კიდევ მეტად აუარესებს გზის საექსპლუატაციო რეჟიმს. ამასთან აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ საბაგირო გზა „მესტია-ჰაწვალი“-ს I რიგი, რომლითაც ტურისტები უნდა მოხვდნენ აღნიშნულ საბაგირო გზა „ზურულდზე“ (ჰაწვალი II რიგი), წარმოადგენს მაღალი წარმადობის (2500 მგზ/სთ) გზას, ხოლო ზემოაღნიშნული გზის მაქსიმალური წარმადობაა 660 მგზავრი საათში. არსებული საბაგირო გზა არ არის გათვლილი ერთდროულად ორივე სეზონზე უწყვეტ რეჟიმში ოპერირებისათვის, განსხვავებით არაფიქსირებადი მომჭერებით (Unfixed Grips) სავარძლებიანი საბაგირო გზებისა.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, იმისათვის რომ თავიდან ავიცილოთ ავარიები და უბედური შემთხვევები უმოკლეს ვადაში უნდა განხორციელდეს შემდეგი სამუშაოები:

- ფუნდამენტებს უნდა ჩაუტერდეს გამოკვლევები და პროექტის შესაბამისად განხორციელდეს აღდგენა-გამაგრების სამუშაოები;
- ლითონის კონსტრუქციებს, საყრდენებზე განთავსებულ ბალანსირებს, გორგოლაჭებს და მათ ღერძებს, ასევე განსაკუთრებით მოძრავი შემადგენლობის ფიქსირებად მომჭერებს უნდა ჩაუტარდეს ურღვევი მეთოდით შემოწმება;
- დამამზადებლის მეშვეობით აღდგენილი იქნას ტექნიკური დოკუმენტაცია სრული სახით.

ზემოაღნიშნული სამუშაოები უნდა ჩაითვალოს დროებით გასატარებელ ღონისძიებად, რაც შეეხება პრობლემის საბოლოო მოგვარებას, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია აღნიშნული გზა შეიცვალოს ახლით შემდეგი გარემოებებიდან გამომდინარე, კერძოდ: ხანგრძლივი ექსპლუატაციისა და არანორმირებული სამუშაო რეჟიმის გამო გზა ფიზიკურად და მორალურად მოძველებულია; საბაგირო გზა არ არის გათვალისწინებული როგორც ზამთარის ასევე ზაფხულის სეზონისათვის სამუშაოდ; გზის გამტარუნარიანობა არ არის შესაბამისობაში I რიგის (მესტია-ჰაწვალი) საბაგირო გზის გამტარუნარიანობასთან.

პატივისცემით,

ხელმოწერილია/
შტამპდასმულია
ელექტრონულად

სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო
ზედამხედველობის სააგენტოს უფროსის
მოვალეობის შემსრულებელი

ანა ბუტულაშვილი