



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-261

22/03/2019

ქ. თბილისი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საგლოლო-ჭიორა-ღების საავტომობილო გზის მე-12 კმ-ზე მდ. ჩვეშურაზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საგლოლო-ჭიორა-ღების საავტომობილო გზის მე-12 კმ-ზე მდ. ჩვეშურაზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის“ პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში მომზადებულია შპს „პროექტმშენკომპანის“ მიერ.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დაგეგმილი საქმიანობის საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს დასავლეთ საქართველოში, ონის მუნიციპალიტეტში. პროექტი ითვალისწინებს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საგლოლო-ჭიორა-ღების საავტომობილო გზის მე-12 კმ-ზე, მდ. ჩვეშურაზე დაზიანებული ხიდის ნაცვლად, ახალი ფოლადრკინაბეტონის ხიდის მშენებლობას.

წარმოდგენილი ინფორმაციით საპროექტო უბნიდან უახლოესი დასახლებული პუნქტი მდებარეობს 850 მეტრში, თუმცა საპროექტო ტერიტორიის ელექტრონულად გადამოწმებისას დადგინდა, რომ უახლოესი საცხოვრებელი სახლი დაშორებულია დაახლოებით 45 მეტრით.

საპროექტო ტერიტორიაზე სახიდე გადასასვლელი მდ. ჩვეშურაზე ამჟამად მწყობრიდანაა გამოსული და არ ექვემდებარება რეაბილიტაციას. აღნიშნულ მონაკვეთზე ტრანსპორტის მოძრაობა გართულებულია. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება ახალი ფოლადრკინაბეტონის ხიდის მშენებლობის შესახებ. მშენებლობის პერიოდში არსებული ხიდი გამოყენებული იქნება როგორც დროებითი შემოსავლელი ხიდი, რომლის დემონტაჟი მოხდება ახალი ხიდის მშენებლობის დასრულების შემდეგ.

მალის ნაშენი მიღებულია 36 მეტრის სიგრძით, ამავე გზაზე წინა წლებში აშენებული 36 მეტრიანი ფოლადრკინაბეტონის კონსტრუქციის ხიდების ანალოგიით. ხიდი ერთმალაინია. სახიდე გადასასვლელის საერთო სიგრძე შეადგენს 44 მეტრს. 36 მეტრიანი ფოლადრკინაბეტონის მალის ნაშენი გაანგარიშებულია A11 და HK-80 დროებით

საავტომობილო დატვირთვებზე. მალის ნაშენი შედგება სამი სექციისგან. განაპირა სექციების სიგრძეა 12,5 მ, შუალედის - 11 მ. სექციები ერთმანეთთან შეერთებულია მაღალი სიმტკიცის ქანჭიკებით, ჰორიზონტალური და ვერტიკალური ზედსადებების გამოყენებით. მთავარ კოჭებზე ეწყობა რკინაბეტონის ფილები. სავალი ნაწილი სტანდარტული კონსტრუქციისა 3 სანტიმეტრიანი გამასწორებელი ბეტონის, 1 სმ ჰიდროიზოლაციით და 7 სმ ასფალტბეტონის საფარით. რკინაბეტონის სანაპირო ბურჯები ხიმინჯებზეა დაფუძნებული. რკინაბეტონის ხიმინჯების დიამეტრია 820 მმ, სიგრძე - 16 მ; კონუსების ფერდობები გამაგრებულია ქვის წყობით ბეტონის კბილზე დაბჯენით. მალის ნაშენი შედგება ორი ორტესებრი შედგენილი კოჭისაგან. კოჭის კედლის სიმაღლეა 1,6 მ. ჰორიზონტალური ფურცლების სისქეა 32 მმ. დაყენებულია ჰორიზონტალური და ვერტიკალური კავშირები. მალის ნაშენის სიგრძე შერჩეულია ჩატარებული ჰიდროლოგიური გაანგარიშებების საფუძველზე. თვალამრიდი და მოაჯირები ლითონისაა. ხიდი და გადასასვლელი ფილები დაფარულია 12 სმ სისქის ცემენტბეტონის საფარით. სამშენებლო მოედანი მალის ნაშენის ასაწყობად, ზომით 50მX20 მ, განთავსებულია მდ. ჩვეშურას მარჯვენა ნაპირზე. მალის ნაშენიდან (ხიდიდან) წყლის გადაყვანა პროექტით გათვალისწინებული ხიდის 2,5%-იანი გრძივი ქანობით და განივი ორმხრივი 2%-იანი ქანობებით. ხიდზე, მალის ნაშენის ორივე მხარეს (მთელს სიგრძეზე) პროექტით გათვალისწინებულია „მალის განაპირა კიდეებზე წყალსარინი დეტალის მონტაჟი (სულ 72,0 გრძ/მ) 1,5 მმ სისქის მოთუთიებული ფოლადის ფურცლით.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილ სახიდე გადასასვლელის ძირითად ალტერნატივასთან დაკავშირებით აღნიშნულია, რომ შესწავლილ იქნა ხიდური გადასასვლელის რაიონი, მდინარის რეჟიმი, ახლომდებარე სამშენებლო მასალების კარიერები, მდინარეზე აგებული ნაგებობები და მათი საექსპლუატაციო პირობები და თავისებურებები, ფლორა, ფაუნა და სხვა. აღნიშნულ კვლევებზე დაყრდნობით, შერჩეული ალტერნატივით ფლორასა და ფაუნაზე უმნიშვნელო ზემოქმედებაა მოსალოდნელი.

როგორც გზმ-ის ანგარიშშია აღნიშნული შესასრულებელ სამუშაოთა მოცულობის გათვალისწინებით მძლავრი ინფრასტრუქტურის მქონე სამშენებლო ბანაკების მოწყობა საჭირო არ არის. საპროექტო ხიდთან ახლოს მოეწყობა ერთი ბაზა, სადაც გამოიყოფა სამშენებლო ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების ავტოსადგომი, სხვადასხვა სამშენებლო მასალების სასაწყობო მეურნეობა და სხვ.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტის განხორციელების ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა, რელიეფი, კლიმატი, გეომორფოლოგიური და მეტეოროლოგიური პირობები, ბიოლოგიური გარემო, ნიადაგები, ჰიდროლოგია, გეოლოგიური პირობები.

მოსამზადებელი ეტაპის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სამუშაოა მცენარეული საფარის და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა და მათი მართვა. სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების დროს დაგეგმილია მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა, რომლის საერთო მოცულობა იქნება 330 მ³. მოსამზადებელ ეტაპზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა მოიხსნება ხიდთან მისასვლელი გზების მშენებლობის დროს, სამშენებლო ბაზების ტერიტორიაზე, ფუჭი ქანების სანაყაროსთვის გამოყოფილ ტერიტორიასა და საპროექტო ხიდის დერეფნის სამშენებლო მონაკვეთის თითქმის მთლიან სიგრძეზე.

საავტომობილო გზის სამშენებლო სამუშაოების პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. სამშენებლო ბაზაზე დაგეგმილია სამარაგო რეზერვუარის განთავსება, რომლის პერიოდულად შევსება მოხდება ავტოცისტერნის საშუალებით.

სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობის და სამუშაო რეჟიმის გათვალისწინებით, სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება 200 მ³/წელ. სამშენებლო სამუშაოების პროცესში წარმოქმნილი სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების რაოდენობა იქნება 180-190 მ³/წელ. სამეურნეო ფეკალური წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა საასენიზაციო ორმო,

ზემოქმედება მიწისქვეშა წყალზე მოსალოდნელია მიწის სამუშაოების დროს (ბურღვა, საძირკვლის ამოთხრა და სხვ.).

გრუნტის წყლების დაბინძურების რისკების პრევენციის მიზნით მნიშვნელოვანია ნიადაგის დაცვასთან დაკავშირებული შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება, დაბინძურებული ნიადაგის ფენის დროული მოხსნა და სხვა.

გზმ-ს ანგარიშში ბიოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედებასთან დაკავშირებით, აღნიშნულია, რომ ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით, მცენარეულ საფარზე ზემოქმედება მშენებლობის ეტაპზე ნაკლებად მოსალოდნელია.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ემისიები ატმოსფერულ ჰაერში მშენებლობის ეტაპზე საგზაო-სამშენებლო მანქანების მუშაობისას.

ხმაურის გავრცელების თვალსაზრისით ჩატარებულია გაანგარიშება ყველა მანქანა-მოწყობილობის ერთდროული მუშაობის შემთხვევისთვის (ანუ ყველაზე უარესი სცენარი). გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნის ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. როგორც გზმ-ს ანგარიშშია აღნიშნული, ყველა ხმაურის წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევისათვის, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია, ხმაურის გავრცელების ფაქტიური დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები.

გზმ-ს ანგარიშის მიხედვით საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, სადაც ასევე მოცემულია მოსალოდნელი ნარჩენების სახეები, მიახლოებითი რაოდენობები და მათი მართვის ღონისძიებები. მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია გარკვეული რაოდენობის სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. არასახიფათო ნარჩენების გატანა მოხდება მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენების მართვა განხორციელდება შესაბამისი ნებართვის მქონე კომპანიის მიერ.

სამუშაოების განხორციელების დროს ტერიტორიის დაბინძურების შემთხვევაში მოხდება დამაბინძურებელი წყაროს ლიკვიდაცია, უმოკლეს ვადებში დაბინძურებული ტერიტორიის რეკულტივაცია და ნიადაგის ნაყოფიერი საფარის მთლიანობის აღდგენა.

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია საქმიანობის შედეგად შესაძლო ავარიული სიტუაციების აღბათობის განსაზღვრა და მათი მოსალოდნელი შედეგების ანალიზი, ავარიულ სიტუაციაზე რეაგირებისა და მოქმედების გეგმა, ასევე ხანძარსაწინააღმდეგო ღონისძიებები.

გზშ-ს ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. ასევე განხილულია მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციები და მოცემულია მათზე რეაგირების გეგმა. გარდა ამისა, ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

აღნიშნული გზშ-ს ანგარიში განიხილეს სამინისტროს შესაბამისმა სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის 48-ე მუხლის პირველი ნაწილისა და პირველი დანართის მე-13 პუნქტის საფუძველზე

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საგლოლო-ჭიორა-ლების საავტომობილო გზის მე-12 კმ-ზე მდ. ჩვემურაზე სახიდე გადასასვლელის“ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ჭრას დაქვემდებარებული ხე-მცენარეების შესახებ ინფორმაციის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა მცენარეთა სახეობების და რაოდენობის მითითებით.
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს პროექტის გავლენის ზონაში ცხოველთა სახეობების არსებობის და მათზე შესაძლო ზემოქმედების, ასევე ამ ზემოქმედების თავიდან აცილების და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებების შესახებ ინფორმაციის, სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა.
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს წყლის და წყალზე დამოკიდებულ სახეობებზე (განსაკუთრებით წაზზე) პროექტის განხორციელებით გამოწვეული ზემოქმედებაზე, ამ

ზემოქმედების თავიდან აცილებასა და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებების შესახებ ინფორმაციის წარმოდგენა სამინისტროში;

7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების შესაბამისად;
8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს განახლებული გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც მათ შორის ასახული იქნება იქთიოფაუნაზე დაკვირვების საკითხები. მონიტორინგი განახორციელოს აღნიშნული გეგმის შესაბამისად;
9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს მდინარის მაქსიმალური დონეების სიდიდეების შესახებ ინფორმაციის სამინისტროში განსახილველად წარმოდგენა, სადაც ასევე მოცემული იქნება 1%-იანი უზრუნველყოფის ხარჯის გავლის შემთხვევაში და ნაკადის ჰიდრაულიკური ელემენტების (ცოცხალი კვეთის ფართობი, სველი პერიმეტრი და ა.შ) სიდიდეების შესახებ (როგორც 1%-იანი და 2%-იანი ხარჯის გავლისას) ინფორმაცია.
10. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე წარმოადგინოს დაზუსტებული ინფორმაცია მდ. ჩვეშურას გარეცხვის სიღრმის შემთხვევაში, მასში შემავალი პარამეტრების რიცხვითი მნიშვნელობების შესახებ (K კოეფიციენტის მნიშვნელობის მითითებით).
11. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს მდინარე ჩვეშურას ღვარცოფული პროცესების მართვის კონკრეტული შემარბილებელი ღონისძიებების შესახებ ინფორმაციის წარმოდგენა სამინისტროში.
12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
13. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით.
14. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს.
15. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
16. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ლევან დავითაშვილი

მინისტრი

ს. ციციანი