



## საქართველოს გაკეპოს დაცვისა და სოფლის მეურნეოების მინისტრი

### ბრძანება N 2-608

27/07/2018

ქ. თბილისი

#### საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის “შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-87) ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს საავტომობილო გზის კმ 25+400 მონაკვეთზე მდინარე ხობისწყალზე სახიდე გადასასვლელის“ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-87) ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს საავტომობილო გზის კმ 25+400 მონაკვეთზე მდინარე ხობისწყალზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

პროექტი ითვალისწინებს სტიქიის შედეგად, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-87) ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს საავტომობილო გზის კმ 25+400 მონაკვეთზე, მდ. ხობისწყალზე დაზიანებული ხიდის ნაცვლად, ახალი ხიდის მშენებლობას. ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა დაგეგმილია არსებულ ღერძზე.

სახიდე გადასასვლელის სამშენებლო სამუშაოების წარმოების პერიოდში საქვეითო მოძრაობის გადართვა გათვალისწინებულია სპეციალურად მოწყობილ დროებით გზაზე დროებითი სახიდე გადასასვლელით. დროებითი ხიდის მალის ნაშენად გათვალისწინებულია არსებული ლითონის ხიდის გამოყენება, შესაბამისად პირველ რიგში მოხდება არსებული ლითონის ხიდის დემონტაჟი და შემოსავლელ დროებით საავტომობილო გზაზე მისი მოწყობა.

არსებული ხიდური გადასასვლელი სამშენებლო ხიდის სიგრძე შეადგენს 78.0 მ. ხიდს აქვს ორი სანაპირო და ორი შუალედი ბურჯი. ხიდის ორივე მისასვლელი ყრილი დაცულია 2.8 - 4.0 მ სიმაღლის რკინაბეტონის სარეგულაციო კედლებით. ივნისის თვეში მომხდარი წყალდიდობის დროს მოვარდნილმა წყალმა გამორეცხა და მთლიანად დაანგრია #4 სანაპირო ბურჯი, რამაც გამოიწვია მისი მიმდებარე მალის ნაშენის ჩავარდნა. როგორც წარმოდგენილ გზშ-ს ანგარიშშია აღნიშნული, ვინაიდან მოძრაობა გადართულია ადგილობრივ გზაზე, ხოლო შემოვლითი გზით სარგებლობისას იზრდებოდა გადაადგილების მანძილი, შესაბამისად საჭირო გახდა დროულად დაიწყოს ახალი სახიდე გადასასვლელის სამშენებლო სამუშაოები.

გზშ-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 ასევე სახიდე გადასასვლელი აშენდება უკვე არსებულის ნაცვლად და არ ხდება ახალი ტერიტორიის ათვისება.

საპროექტო სახიდე გადასასვლელი სამმალიანია (სქემით 26.0+30.0+26.0მ). ხიდის სიგანეა 11.2მ. მთლიანი სიგრძე 93.9მ. აქვს დიდი ჩაღრმავების ორი სანაპირო და ორი შუალედური ბურჯი. საპროექტო ხიდის მალეების გადახურვა გათვალისწინებულია თანაბარი სიმაღლის ფოლად-რკინაბეტონის კონსტრუქციის მალის ნაშენით. პროექტით ასევე გათვალისწინებულია მალის ნაშენის ფოლადის კონსტრუქციების დაფარვა სპეციალური ანტიკოროზიული საღებავის ორმაგი ფენით.

გათვალისწინებულია ხიდის სავალი ნაწილის რკინაბეტონის ფილებით აგება. სავალ ნაწილზე ასევე გათვალისწინებულია ფოლადის მოაჯირების მონტაჟი. #1 საპროექტო სანაპირო ბურჯის მოწყობა გათვალისწინებულია არსებული სარეგულაციო კედლის უკან. არსებული კედელი შეასრულებს ხიდის სარეგულაციო ნაგებობის მოვალეობას. ხიდის შუალედი ბურჯები რკინაბეტონის კონსტრუქციისაა.

გზშ-ის ანგარიშში წაროდგენილია შესასრულებელი სამშენებლო სამუშაოები. დროებითი ხიდის მოწყობის სამუშაოები ითვალისწინებს ქვაბულის დამუშავებას და გრუნტის მოჭრას ექსკავატორით და სხვა სამუშაოებს. ძირითადი ხიდის მოწყობის სამუშაოები ითვალისწინებს ამოღებული გრუნტის დატვირთვას თვითმცლელელებზე და ტრანსპორტირებას ნაყარში, სამშენებლო მოედნის მოწყობას ადგილობრივი ხრეშოვანი გრუნტის დაყრით და მოსწორებით, მიწის ვაკისის მოწყობას და სხვა.

როგორც გზშ-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 სხვა.

გათვალისწინებული არ არის ბეტონის ან ასფალტბეტონის საამქრო და სხვა. მშენებლობისთვის საჭირო ასფალტბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება რეგიონში არსებული სხვადასხვა საამქროებიდან, შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე. მშენებლობაში დასაქმებულთა დიდი წილი იქნება ადგილობრივი მოსახლეობა. დასაქმებული იქნება დაახლოებით 40 ადამიანი.

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

გზშ-ის ანგარიშის თანახმად პროექტის დამუშავების მიზნით ადგილზე ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური და ჰიდროლოგიური კვლევა.

როგორც სახიდე გადასასვლელის განლაგების ადგილას ჩატარებულმა საინჟინრო-გეოლოგიურმა კვლევებმა აჩვენა, სახიდე გადასასვლელის ტერიტორიაზე მდინარის ორივე ნაპირი ფაქტიურად არ განსხვავდება ერთმანეთისაგან და ძირითადად წამოდგენილია სამი საინჟინრო-გეოლოგიური ფენით. პირველი ფენა ნაყარი \_ რიყნარი (45-50%), ხრეში (20-25%) და კაჭრები (10-15%) ქვიშის შემავსებლით; მეორე ფენა \_ 2.5-3.8 მ სიმძლავრის რიყნარი \_ რიყის ქვები (45-50%), ხრეში (20-25%) და კაჭრები (10-15%) ქვიშის შემავსებლით; მესამე ფენა რამოდენიმე ათეული მეტრი სიმძლავრის ძირითადი თიხა მუქი რუხი ფერის, მყარი.

სახიდე გადასასვლელის გამოკვლევისათვის გაბურღილი ჭაბურღილის მონაცემების მიხედვით გრუნტის წყალი დაფიქსირებულია ყველა ჭაბურღილში მიწის ზედაპირიდან 0.8-3.1მ-ის სიღრმეზე. ქიმიური შემადგენლობის მიხედვით არის ჰიდროკარბონატულ-კალციუმიანი. გრუნტის წყალს არ ახასიათებს არცერთი სახის აგრესიული თვისებები ნებისმიერ ცემენტზე დამზადებული ნებისმიერი მარკის ბეტონის მიმართ.

ჰიდროლოგიური კვლევების შედეგად დადგინდა, რომ სახიდე გადასასვლელთან მდინარის 1% უზრუნველყოფის ხარჯმა შეადგინა  $Q1\%=785.0\text{მ}^3/\text{წმ}$ , 10% უზრუნველყოფის ხარჯმა კი -  $Q10\%=330.0\text{მ}^3/\text{წმ}$ , ხოლო მდინარის ფსკერის წარეცხის ჯამურმა სიღრმემ მაღალი წყლის დონიდან (საერთო და ადგილობრივი) შეადგინა 4.02მ.

ანგარიშის თანახმად, მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოების ჩატარება საჭირო არ არის, ვინაიდან, ახალი ხიდი აშენდება არსებული ხიდის ღერძზე.

საავტომობილო გზის სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. სასმელად შესაძლებელია ბუტილირებული წყლების გამოყენება. სამშენებლო ბაზაზე მოეწყობა სამარაგო რეზერვუარი, რომელიც პერიოდულად შეივსება ავტოციტერნის გამოყენებით.

სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობის და სამუშაო რეჟიმის გათვალისწინებით, სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება 200 მ<sup>3</sup>/წელ. სამშენებლო სამუშაოების პროცესში წარმოქმნილი სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების რაოდენობა იქნება 180-190 მ<sup>3</sup>/წელ. სამეურნეო ფეკალური წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა საასენიზაციო ორმო, რომლის დაცლა მოხდება შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე.

საქმიანობის განხორციელების პროცესში მოსალოდნელია როგორც მუნიციპალური, ასევე სამშენებლო ნარჩენების და მცირე რაოდენობის სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა.

საყოფაცხოვრებო ნარჩენების რაოდენობა მიახლოებით იქნება  $40 \times 0.73 = 29,2$  მ<sup>3</sup>/წელ, რომელიც შეგროვდება სამშენებლო ბაზის ტერიტორიაზე სპეციალურ კონტეინერებში. დაგროვების შესაბამისად საყოფაცხოვრებო ნარჩენები გატანილი იქნება მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე.

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

ანგარიშის მიხედვით ხმაურის ზემოქმედების განსაზღვრისათვის საანგარიშო წერტილად შერჩეული იქნა სამშენებლო მოედანი, შესაბამისად გაანგარიშება შესრულებულია 50 მ დაშორების გათვალისწინებით.

გაანგარიშება ჩატარებულია ყველა მანქანა-მოწყობილობის ერთდროული მუშაობის შემთხვევისთვის (ანუ ყველაზე უარესი სცენარი). გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნის ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. ვინაიდან გაანგარიშებები ჩატარებულია ყველა წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევისათვის, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია, ხმაურის გავრცელების ფაქტიური დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები. გამომდინარე იქედან, რომ უახლოესი დასახლებული პუნქტი არის 850 მეტრის დაშორებით, შესაბამისად მშენებლობის ფაზაზე აკუსტიკური ფონის შეცვლასთან დაკავშირებული მოსახლეობაზე ნეგატიური ზემოქმედება შეიძლება ჩაითვალოს როგორც დაბალი ხარისხის ზემოქმედება.

ზემოქმედება მიწისქვეშა წყალზე მოსალოდნელია მიწის სამუშაოების დროს (ბურღვა, საძირკვლის ამოთხრა და სხვ.), ძლიერ დაბინძურებული ნიადაგებიდან ატმოსფერული წყლებით დამაბინძურებლების ღრმა ფენებში გადაადგილებისას.

გრუნტის წყლების დაბინძურების რისკების პრევენციის მიზნით მნიშვნელოვანია ნიადაგის დაცვასთან დაკავშირებული შემარბილებელი ღონისძიებების ჩატარება, 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 ანგარიშის და საფონდო მასალების მიხედვით საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება.

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, სადაც ასევე მოცემულია მოსალოდნელი ნარჩენების სახეები, მიახლოებითი რაოდენობები და მათი მართვის ღონისძიებები.

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

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია შემარბილებელი ღონისძიებები და მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების შეჯამებული გეგმა. წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

აღნიშნული გზშ-ს ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით (ჰიდროლოგიის, ბიომრავალფეროვნების, დაბინძურების) რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის 48-ე მუხლის პირველი ნაწილის და ამავე კოდექსის პირველი დანართის მე-13 პუნქტის საფუძველზე

### **ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:**

1. დამტკიცდეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის “შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-87) ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს საავტომობილო გზის კმ 25+400 მონაკვეთზე მდინარე ხობისწყალზე სახიდე გადასასვლელის“ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობა განახორციელოს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით გათვალისწინებული შემდეგი პირობების დაცვით:
  - 3.1 საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, წარმოდგენილი ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
  - 3.2 გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან ერთი თვის ვადაში უზრუნველყოს ინერტული ნარჩენების (ფუჭი ქანები) განთავსების პირობების შესახებ ინფორმაციის საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
  - 3.3 გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან ერთი თვის ვადაში წარმოადგინოს მდ. ხობისწყლის განივი კვეთის ჰიდრაულიკური ელემენტები, რომლის მიხედვითაც გაანგარიშებული იქნა საპროექტო ობიექტთან მიღებული 1%-იანი და 10%-იანი უზრუნველყოფის ხარჯები;
  - 3.4 გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან ერთი თვის ვადაში უზრუნველყოს მაქსიმალური ხარჯების შესაბამისი დონეების და იმ პარამეტრების წარმოდგენა, რომლის საფუძველზეც დადგინდა მდინარის ფსკერის წარეცხვის სიღრმე.

- 3.5 მდინარის კალაპოტში/კალაპოტის მიმდებარედ სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდეს იხტიოფაუნისათვის არამგრძობიარე პერიოდში;
  - 3.6 წიადაგის ნაყოფიერი ფენის მართვა უზრუნველყოს „წიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილების შესაბამისად;
  - 3.7 ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის კოდექსისა და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
  - 3.8 სამშენებლო სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
  - 3.9 გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
  5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
  6. 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