



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-1050

06/11/2019

ქ. თბილისი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ბაკურციხე-წნორის (16 კმ) საავტომობილო გზის მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია ბაკურციხე-წნორის 16კმ საავტომობილო გზის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და თანდართული დოკუმენტაცია.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე მიმდინარე წლის 15 აპრილის წერილით (N3868/01) სამინისტრომ მიმართა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს გარკვეული საკითხების დაზუსტების მიზნით.

აღნიშნულთან დაკავშირებით მიმდინარე წლის 25 აპრილს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამინისტროში წარმოადგინა დაზუსტებული დამატებითი დოკუმენტაცია, ხოლო 2019 წლის 5 აგვისტოს, ამავე ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში უზრუნველყო საქმიანობასთან დაკავშირებული დამატებითი განმარტებებისა და შესაბამისი ინფორმაციის წარმოდგენა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება შემდეგი:

საპროექტო გზის მონაკვეთი იწყება სოფელი ბაკურციხიდან ჩრდილო-აღმოსავლეთით, სარკინიგზო ხიდის მიმდებარე ტერიტორიიდან, მიუყვება ქვემო ალაზნის სარწყავ არხს მარცხენა მხარეს, რომლის გასწვრივ მთელ სიგრძეზე ასევე მიუყვება გრუნტიანი გზა. საპროექტო გზა მთავრდება ქალაქ წნორში, საერთაშორისო მნიშვნელობის (ს-5) თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის საავტომობილო გზისა და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-131) გუმბათი-ხირსა-ენამთა-სამთაწყარო-საბათლოს გზის საგზაო კვანძიდან ჩრდილო-აღმოსავლეთით 600 მეტრში. ამ მონაკვეთზე დაგეგმილია ასევე საგზაო კვანძის მოწყობა, რომლის სიგრძე დაახლოებით იქნება 300 მეტრი.

არსებული თელავი-ბაკურციხე-წნორის გზას გააჩნია ორზოლიანი სავალი ნაწილი, რომლის მოასფალტებული ზედაპირის სიგანე 6.5-დან 9.0 მეტრამდე იცვლება, ხოლო უასფალტო გვერდულები 0.5-დან 1.0 მეტრამდე დიაპაზონში ვარიირებენ.

საპროექტო გზა გაივლის ძირითადად სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე, მისი დერეფნის სიგანე შეადგენს 35 მეტრს, ხოლო სიგრძე დაახლოებით 16 კილომეტრს. გზა გადაკვეთს მცირე ზომის საირიგაციო არხებს რამდენიმე წერტილში.

ბაკურციხე - წნორის გზის მონაკვეთის მშენებლობა დაგეგმილია ალაზნის ველზე არსებული გზის გასწვრივ, დასახლებული ტერიტორიის და მთის ფერდობების შემოვლით. ის აერთებს არსებული გზის 104-ე კმ-ს (სოფელ ბაკურციხის გავლით) იგივე გზის მონაკვეთთან 120 კმ-ზე (დაბა წნორი).

წარმოდგენილი გზშ-ის ანგარიშით ბაკურციხე-წნორის გზის მონაკვეთის საინჟინრო დიზაინზე მუშაობის დროს განსაზღვრული იყო სამი ძირითადი ალტერნატივა. (ალტერნატივა BN – 15,58კმ; ალტერნატივა BS – 14,57კმ და ალტერნატივა BN-1 – 14,69კმ).

ალტერნატივებიდან გარემოზე ნაკლები ზემოქმედების თვალსაზრისით შეირჩა (პირველი BN) ალტერნატივა, რომელიც მისაღებია გეომორფოლოგიის, ბუნებრივი და სოციალური გარემოს თვალსაზრისით.

პროექტით გათვალისწინებულია მოძრაობის ზოლების რაოდენობა- 2; ზოლის სიგანე - 3.50მ; სავალი ნაწილის სიგანე-7.00მ;

პროექტით დაგეგმილია 18 სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა (ნაწილი წარმოდგენს გზაგამტარს (16 ცალი)), ერთი სახიდე გადასასვლელი მდინარე ჩალაუბნის ხეზე, ხოლო ერთი - მდინარე ალაზნის არხზე და ნაწილობრივ ასევე წარმოდგენს გზაგამტარს. აღნიშნული სახიდე გადასასვლელების ბურჯები განთავსდება აქტიური კალაპოტის მიღმა განაპირა მხარეებზე.

წარმოდგენილი წყალსადინარების გადაკვეთები დაპროექტებულია 50-წლიანი საანგარიშო განმეორებადობის წყლის მაქსიმალური ხარჯების გათვალისწინებით. საპროექტო გზა კვეთს 23 მცირე და დიდი ხევს, ერთი ირიგაციული დანიშნულების მაგისტრალურ არხს და მისი 9 დიდი გამანაწილებლით. სამოდერნიზაციო გზის გადამკვეთი ხევები სათავეს იღებენ ცივ-გომბორის ქედის სამხრეთ-აღმოსავლეთ დაბოლოების ჩრდილო-აღმოსავლეთ ფერდობებზე და ცალკეულ უხვნალექიან წლებში ერთვიან მდ. ალაზანს მარჯვენა მხრიდან.

საპროექტო გზა გეოლოგიური აგებულების მიხედვით ორ განსხვავებულ ნაწილად იყოფა, რომელთაგან ერთი ნაწილი ძირითადი ზღვიური და ზღვიურ-კონტინენტური ნალექებითაა აგებული, ხოლო მეორე ნაწილი მათი გამოფიტვისა და დენუდაციის ხარჯზე წარმოქმნილია მეოთხეული ნალექებით.

ახალი ხიდების მშენებლობისთვის წინასწარ შერჩეულ ადგილებში ჩატარდა გრუნტის აგებულების საწყისი კვლევები, რაც მიზნად ისახავდა ზოგადი ინფორმაციის მოპოვებას გრუნტების სიღრმული აგებულების შესახებ. საავტომობილო გზის 16 კმ მონაკვეთზე ბაკურციხე-წნორის ასაქცევი გზის მიმართულებით განხორციელდა ჭაბურღილების გაყვანა.

საკვლევი ტერიტორია მთლიანად ანთროპოგენული ზემოქმედების ქვეშ იმყოფება. პირველადი ბუნებრივი მცენარეულობა არ არსებობს საკვლევ ზონაში. საკვლევი ტერიტორიის ყველაზე დიდი ნაწილი მოდის სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე, მცირე ნაწილი კვეთს დასახლებულ ტერიტორიებს - სიღნაღის მუნიციპალიტეტის სოფელი ვაქირი, სოფელი საქობო და ქალაქი წნორი. საპროექტო გზიდან უახლოესი დასახლებული პუნქტი სოფ. საქობო დაშორებულია 70 მეტრით.

ბოტანიკური თვალსაზრისით, საპროექტო ტერიტორიაზე ბუნებრივი მცენარეულობა წარმოდგენილია მეორადი რუდერალური და სტეპების მცენარეებით, ასევე გზებისა და სასოფლო-სამეურნეო მიწების კიდეებზე წარმოდგენილია კაკლის ხეები, რომლებსაც იყენებს მოსახლეობა ეკონომიკური მიზნებისთვის.

საკვლევი დერეფნის მიმდებარე ტერიტორიაზე არცერთი დაცული ტერიტორია არ არსებობს, შესაბამისად მათზე რაიმე სახის ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

წარმოდგენილი გზშ-ის ანგარიშის თანხმად, საპროექტო ტერიტორიაზე წინასწარ შესწავლის დროს მუშაობების და ცხოველების არსებობა არ იქნა გამოვლენილი. საპროექტო გზა არ წარმოდგენს მნიშვნელოვან სამიგრაციო კორიდორს ფრინველებისთვის.

გზშ-ის ანგარიშის თანხმად მშენებლობის პროცესში მიმდებარე ტერიტორიების ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი როგორც 500 მეტრიანი ნორმირებული ზონის მიმართ, აგრეთვე უახლოესი დასახლებული ზონების მიმართ არ გადააჭარბებს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს. ჰაერის დაბინძურების შემარბილებელი ღონისძიებების

გატარება ბაკურციხე-წნორის მონაკვეთზე საჭირო არ არის. თუმცა მიზანშეწონილია დასახლებულ პუნქტთან ახლოს მწვანე საფარის შენარჩუნება. სარემონტო და ტექნომოსახურების სამუშაოების წარმოებისას, დაცული იქნება მშენებლობის ეტაპისთვის გათვალისწინებული შემარბილებელი ღონისძიებები.

წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ოპერირების ეტაპზე ადგილობრივ მოსახლეობაზე და გარემოზე ხმაურით გამოწვეული ზემოქმედება არ აღემატება კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს. ბაკურციხე-წნორის გზა გვერდს უვლის დასახლებულ პუნქტებს და დაშორებულია საცხოვრებელი სახლებიდან (არ იგულისხმება განსახლებას დაქვემდებარებული რამდენიმე საცხოვრებელი სახლი).

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად საპროექტო ტერიტორიაზე გზის დერეფანი გადის საკმაოდ ხელსაყრელ რელიეფურ პირობებში. მშენებლობის ფაზაზე არ არის მოსალოდნელი რაიმე სახის საშიში გეოლოგიური პროცესების გააქტიურება. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, გზის ახალი დერეფნის ვაკისის მომზადება, საგზაო-საინჟინრო ნაგებობებისათვის საძირკვლების მოწყობა და ფუჭი ქანების სათანადო მართვა არ გამოიწვევს საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარებას.

წარმოდგენილ საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორიაზე გაყვანილ 4 ჭაბურღილში (სიღრმე 5 მეტრი) გრუნტის წყალი არ გამოვლენილა, რასაც ასევე ადასტურებს არსებული საფონდო მასალები. უფრო ღრმა წყალშემცველ ჰორიზონტებზე ზემოქმედება კი, საქმიანობიდან გამომდინარე, პრაქტიკულად გამორიცხულია.

ზემოქმედების რისკები შედარებით მაღალია სამშენებლო ბანაკებთან და იმ უბნებზე, სადაც სამუშაოების წარმოება მოხდება მდინარის კალაპოტში ან მის მახლობლად. ამასთან საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი ინფორმაციის საფუძველზე სახიდე გადასასვლელების ბურჯები განთავსდება აქტიური კალაპოტის მიღმა განაპირა მხარეებზე. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ზედაპირული წყლის ობიექტებზე სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება თევზის ტოფობის პერიოდში დაგეგმილი არ არის, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს იხტოფაუნაზე და გარემოს სხვა კომპონენტებზე უარყოფით ზემოქმედებას. საერთო ჯამში გზის მშენებლობით წყლის გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება იქნება დროებითი და შეიძლება შეფასდეს როგორც დაბალი. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ გზმ-ის ანგარიშით წარმოდგენილი ზედაპირული წყლების უმეტესი ნაწილი ხასიათდება სეზონურობით და წელიწადის დროის მნიშვნელოვანი პერიოდი წარმოადგენს მშრალ ხევეს.

სამშენებლო ბანაკებისთვის ადგილის შერჩევა მოხდება შესაბამისი ტერიტორიის არსებობის გათვალისწინებით, რომელიც მოიცავს მძიმე ტექნიკის გასაჩერებელ ადგილს, საწყობებს და სახელოსნოებს კომუნკაციებს და ა.შ. სამშენებლო ბანაკის საბოლოო ადგილს სამშენებლო კონტრაქტორი შეარჩევს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თანხმობით. საპროექტო გზის მშენებლობისთვის გათვალისწინებულია ბეტონის კვანძის მოწყობა, რომელიც უახლოესი დასახლებული პუნქტიდან 300 მ-ით იქნება დაშორებული. წარმოდგენილი ანგარიშის თანახმად, საპროექტო გზის მშენებლობისთვის დამატებით ახალი კარიერის მოწყობის ან შესაბამისი ლიცენზიის შეძენა გათვალისწინებული არ არის. აქედან გამომდინარე, სამშენებლო მასალის-ნედლეულის გამოყენება განხორციელდება უკვე არსებული ლიცენზიების ფარგლებში, რაც დამატებით გარემოს კომპონენტებზე უარყოფითი ზემოქმედებას არ გამოიწვევს.

საპროექტო გზის მშენებლობის პროცესში წარმოიქმნება სხვადასხვა სახის და რაოდენობის ნარჩენები. სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენები შეგროვდება როგორც სამუშაო უბანზე, ისე ბანაკების ტერიტორიაზე და ხელშეკრულების საფუძველზე მისი გატანა მოხდება შესაბამისი ნებართვის მქონე ორგანიზაციის მიერ.

საპროექტო დერეფნის მიმდებარე ტერიტორიაზე არ არის წარმოდგენილი არცერთი ისტორიული ან კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტი. შესაბამისად, მასზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. უახლოესი ისტორიული ძეგლი განთავსებულია სოფელ აკურაში, რომელიც საპროექტო ზონიდან საკმაოდ მოშორებით არის და პროექტს მასზე ზემოქმედება არ ექნება.

აღნიშნული გზის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის 48-ე მუხლის პირველი ნაწილის და ამავე კოდექსის I დანართის მე-11 და მე-13 პუნქტების საფუძველზე,

გ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ ბაკურციხე-წნორის 16კმ საავტომობილო გზის მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის და თანდართული დოკუმენტაციის, წარმოდგენილი სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს მშენებლობის პროცესში წყალმომარაგების მიზნით გამოყენებული წყაროებისა და აღნიშნული მიზნით გათვალისწინებული წყლის რაოდენობის შესახებ დაზუსტებული ინფორმაციის სამინისტროში წარმოდგენა;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობის პროცესში უზრუნველყოს გზების მუდმივად მორწყვა;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკების დეტალური პროექტის შემუშავება shape ფაილებთან ერთად და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა, ხოლო იმ შემთხვევაში, თუ მოხდება ზედაპირული წყლის ობიექტში წყალჩაშვება, ასევე თუ საპროექტო ტერიტორიაზე წარმოდგენილი იქნება ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროები სავალდებულოა უშუალოდ საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ, სამინისტროსთან შეთანხმებული იქნეს „ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროების და მათ მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ინვენტარიზაციის ტექნიკური ანგარიში“ და „ზედაპირული წყლის ობიექტებში ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებულ დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზდჩ) ნორმების“ პროექტი;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში უზრუნველყოს უახლოესი დასახლების მიმდებარე ტერიტორიებზე ხმაურის და ვიბრაციის დონის მონიტორინგი და კანონმდებლობით დადგენილი დონეების გადაჭარბების შემთხვევაში, ნორმებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით შემარბილებელი ღონისძიებების (დამცავი ეკრანი, გამწვანება და ა.შ) გატარება;

8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობის დასრულების შემდგომ უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკების/მოედნების ტერიტორიების პირვანდელ მდგომარეობამდე აღდგენა/რეკულტივაცია;
9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროების დეტალური პროექტების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა shape ფაილებთან ერთად;
10. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობის დაწყებამდე, საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებების განსაზღვრის მიზნით სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოადგინოს:

- დეტალური ინფორმაცია მცენარეთა იმ სახეობების და რაოდენობის შესახებ, რომელთა ამოღებაც იგეგმება გარემოდან პროექტის განხორციელების შედეგად. საქართველოს “წითელი ნუსხით” დაცული სახეობების გარემოდან ამოღების საჭიროების შემთხვევაში, ქმედებები განახორციელოს საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა შესაბამისად. ამასთან 8 სმ-ზე ნაკლები დიამეტრის მქონე ინდივიდების გადარგვა მოხდეს შესაბამის გარემოში.
- ხეების ჭრის შედეგად ცხოველებსა და ჰაბიტატებზე მიყენებული ზემოქმედების შესახებ დამატებითი ინფორმაცია.
- ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის დეტალური გეგმა;

11. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა არ განახორციელოს საპროექტო გზის მშენებლობა საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს შესაბამისი დასკვნის გარეშე.
12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების შესაბამისად შედგენილი ნარჩენების მართვის გეგმის სამინისტროსთან შეთანხმება და საქმიანობა განახორციელოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
13. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სარწყავი/საირიგაციო არხის გადაკვეთის შემთხვევაში საპროექტო გზის მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს შპს საქართველოს მელიორაციასთან შეთანხმება და შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტის სამინისტროში წარმოდგენა.
14. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო გზის მშენებლობის დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
15. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
16. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
17. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
18. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და

გურჯაანისა და სიღნაღის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფაზე;

19. 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