



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-1141

25/11/2019

ქ. თბილისი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ადიგენი-უდე-არალის საავტომობილო გზის 1 კმ-ზე მდ. ქვაბლიანზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად, ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, წარმოდგენილია ადიგენის მუნიციპალიტეტში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ადიგენი-უდე-არალის საავტომობილო გზის 1 კმ-ზე მდ. ქვაბლიანზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად, ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში მომზადებულია შპს „ინტერპროექტის“ მიერ.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დაგეგმილი საქმიანობის საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს სამხრეთ საქართველოში, ადიგენის მუნიციპალიტეტში. პროექტი ითვალისწინებს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ადიგენი-უდე-არალის საავტომობილო გზის 1 კმ-ზე, მდ. ქვაბლიანზე დაზიანებული ხიდის ნაცვლად, ახალი ფოლადრკინაბეტონის ხიდის მშენებლობას.

წარმოდგენილი ინფორმაციით საპროექტო უბნიდან უახლოესი დასახლებული პუნქტი მდებარეობს 70 მეტრში.

მდ. ქვაბლიანზე არსებული სახიდე გადასასვლელი გამოსულია მწყობრიდან და არ ექვემდებარება რეკონსტრუქციას. აღნიშნული ხიდი ერთმანეთთან აკავშირებს დაბა ადიგენს და გორგულის სათემოს სოფლებს. ხიდი ვიწროა და მისი გაბარიტი ვერ აკმაყოფილებს ტრანსპორტის უსაფრთხოდ გადაადგილებას. სახიდე გადასასვლელს არ გააჩნია ტროტუარები, რაც ქმნის რისკებს, როგორც ტრანსპორტის, ისე ქვეითად მოსიარულეთა უსაფრთხო გადაადგილების მხრივ. აღსანიშნავია, რომ ხიდი მდებარეობს მჭიდროდ დასახლებულ ზონაში. შესაკეთებელია ხიდთან მისასვლელი გზები.

პროექტით გათვალისწინებულია ერთმალისანი ხიდის მშენებლობა, რომელიც აგებული იქნება ჭრილკოჭოვანი სქემით 1X27 მ, ორი სანაპირო ბურჯით. გეგმაში ხიდი დაპროექტებულია სწორზე, ხოლო ფასადში 2,24%-იან ქანობზე. იგი მართობულად კვეთს მდ. ქვაბლიანის კალაპოტს. ხიდის სიმაღლე იქნება 7,1 მ. გაბარიტი 1,0+7,0+1,0მ, ხოლო სიგანე 10,3 მ. ხიდის მთლიანი სიგრძე იქნება 36,1 მ.

საპროექტო ხიდის მალის ნაშენი და ბურჯები ინდივიდუალური კონსტრუქციის იქნება. მალის ნაშენებად გათვალისწინებულია 27 მ სიგრძის ფოლად-რკინაბეტონის კონსტრუქციის ჭრილის სისტემის მოწყობა. ფოლად-რკინაბეტონის მალის ნაშენი აგებულია ორი ცალი 27 მ სიგრძის და 1,307მ-ის სიმაღლის ფოლადის გრძივი მთავარი კოჭისაგან.

მალის ნაშენის სავალი ნაწილის რკინაბეტონის ფილა დაპროექტებულია ასაწყობი კონსტრუქციის სახით. 27 მ სიგრძის მალაზე გათვალისწინებულია 13 ცალი ასაწყობი სხვადასხვა სიგანის ფილის დამონტაჟება.

სავალი ნაწილი ტროტუარებისგან გამოყოფილი იქნება რკინაბეტონის თვალამრიდის საშუალებით, ხოლო საპროექტო ხიდის მოაჯირების აგება გათვალისწინებულია ფოლადის მილებით.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილ სახიდე გადასასვლელის ძირითად ალტერნატივასთან დაკავშირებით აღნიშნულია, რომ სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისათვის საჭირო კვლევა-ძიების პროცესში შეკრებილ იქნა ყველა ის მონაცემი, რომელიც აუცილებელი იყო საპროექტო სამუშაოებისათვის. შესწავლილ იქნა მდინარის რეჟიმი; ახლომდებარე სამშენებლო მასალების კარიერები; ფლორა, და ფაუნა. კვლევებზე დაყრდნობით შერჩეულ იქნა ხიდის მშენებლობის ოპტიმალური ტერიტორია, რომლის მიხედვით აღნიშნული პროექტის განხორციელებას უმნიშვნელო ზემოქმედება ექნება ფლორასა და ფაუნაზე. ხიდის განთავსების ტერიტორია რჩება უცვლელი, რაც გულისხმობს, რომ ახალი ტერიტორიის ათვისება არ მოხდება, შესაბამისად მნიშვნელოვანი ზემოქმედება გარემოს ცალკეულ კომპონენტებზე მოსალოდნელი არ არის.

სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმდება დაახლოებით 18 ადამიანი.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის ეტაპზე შესასრულებელ სამუშაოთა მოცულობის გათვალისწინებით მძლავრი ინფრასტრუქტურის მქონე სამშენებლო ბანაკების და ფუჭი ქანების სანაყაროების მოწყობა დაგეგმილი არ არის. საპროექტო ხიდთან, არსებულ მისასვლელ გზაზე დროებით მოეწყობა სამშენებლო მოედანი, სადაც განთავსდება სამშენებლო ტექნიკა, ხოლო პროექტზე მომუშავე მომსახურე პერსონალის საცხოვრებლად და აგრეთვე ყოველდღიური საჭიროებისათვის დაქირავებული იქნება საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს (150მ) მდებარე, კერძო საკუთრებაში არსებული საცხოვრებელი სახლი.

პროექტის ფარგლებში ბეტონის ან ასფალტის საამქროს მოწყობა დაგეგმილი არ არის. საქმიანობის განხორციელებისათვის საჭირო ინერტული მასალით, ქვიშა-ხრეშით და ასფალტ-ბეტონით მომარაგება მოხდება სხვა ობიექტებიდან.

ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა მოხდება არსებული სახიდე გადასასვლელის ადგილას სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების დროს ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა დაგეგმილი არ არის.

საავტომობილო გზის სამშენებლო სამუშაოების პროცესში მომსახურე პერსონალისთვის წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. სასმელად გამოყენებული იქნება ბუტილირებული წყალი.

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

ხმაურის გავრცელების თვალსაზრისით ჩატარებულია გაანგარიშება ყველა მანქანა-მოწყობილობის ერთდროული მუშაობის შემთხვევაში. გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნის ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს ყველა ხმაურის წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევაში, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია, ხმაურის გავრცელების ფაქტიური დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები.

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

აღნიშნული პროექტის ფარგლებში ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოების ჩატარება დაგეგმილი არ არის. შესაბამისად, შემარბილებელი ღონისძიებების განხორციელების და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის განხორციელების შემთხვევაში გრუნტის წყლების დაბინძურების რისკი არ იქნება მაღალი.

სამუშაოების განხორციელების დროს ტერიტორიის დაბინძურების შემთხვევაში მოხდება დამაბინძურებელი წყაროს ლიკვიდაცია, უმოკლეს ვადებში განხორციელდება დაბინძურებული ტერიტორიის რეკულტივაცია. როგორც ანგარიშშია აღნიშნული, სარეკულტივაციო სამუშაოები განხორციელდება “ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ” საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების მიხედვით. სამუშაოების დასრულების შემდეგ მოხდება გრუნტის (102 მ³) დამუშავება ექსკავატორით და დატვირთვა, აგრეთვე მოხდება არსებული ხიდის ბურჯების დაშლა (120 მ³) და გატანა ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელზე.

ადიგენი უდე-არალის საავტომობილო გზის მდინარე ქვაბლიანთან გადაკვეთაზე, დასაპროექტებელი სახიდე გადასასვლელის მოწყობის ადგილზე, გაიბურღა ორი ჭაბურღილი, ჭაბურღილი N1 18.0მ სიღრმის, ხოლო ჭაბურღილი N2 14.0მ სიღრმის. ჭაბურღილში გრუნტის წყალი გამოვლინდა 5.0მ სიღრმეზე.

ჩატარებული გეოლოგიური კვლევების შედეგების და არსებული მასალების ანალიზის შედეგად, საველე და ლაბორატორიული კვლევებით შესწავლილ უბანზე გამოიყო გრუნტების 6 ლითოლოგიური სახესხვაობა, 6 საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე). აღნიშნული კვლევების საფუძველზე ასევე გამოვლინდა, რომ საკვლევი ტერიტორია საქართველოს სეისმური საშიშროების რუკის მიხედვით (ადიგენი #3084) განეკუთვნება 7 ბალიან სეისმურ რაიონს (A-0.12), მდინარე ქვაბლიანის მარჯვენა ნაპირზე კი ადგილი აქვს ეროზიულ ზემოქმედებას, იგი ინტენსიურად ირეცხება. რაც შეეხება მდინარის მარცხენა ნაპირს, აღნიშნულზე ხდება ალუვიური მდინარეული მასალის აკუმულაცია.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია მდინარე ქვაბლიანის წყლის მაქსიმალური ხარჯი საპროექტო ხიდის კვეთში და აგრეთვე მდინარე ქვაბლიანის წყლის მაქსიმალური ხარჯების შესაბამისი დონეების ნიშნულების დასადგენად ჩატარებულია გამოთვლები. მდინარე ქვაბლიანის კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის სიღრმის გამოსავლენად ჩატარდა გამოთვლები შესაბამისი მეთოდოლოგიით, რის მიხედვითაც მისი კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის მაქსიმალური სიღრმე 6,20 მეტრია.

გზმ-ის ანგარიშის მომზადების ეტაპზე, საპროექტო ტერიტორიის ბიომრავალფეროვნების დასახასიათებლად ჩატარდა საწყისი კვლევა, რომელიც მოიცავდა ლიტერატურული წყაროების დამუშავებას და ერთ საველე გასვლას.

გზმ-ის ანგარიშში აღნიშნულია, რომ პროექტის განხორციელების ეტაპზე ხე-მცენარეების მოჭრა არ იგეგმება.

აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სამინისტრომ უზრუნველყო წარმოდგენილი ინფორმაციის მის ოფიციალურ ვებგვერდსა და ადიგენის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობის საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. აღნიშნულ საქმიანობასთან დაკავშირებით, სამინისტროში საზოგადოების მხრიდან წერილობითი შენიშვნები არ წარმოდგენილა.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საქმიანობის შედეგად შესაძლო ავარიული სიტუაციების აღბათობის განსაზღვრა და მათი მოსალოდნელი შედეგების ანალიზი, ავარიულ სიტუაციაზე რეაგირებისა და მოქმედების გეგმა.

გზმ-ის ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. გარდა ამისა, ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით 2019 წლის 26 სექტემბერს, ადიგენის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში გაიმართა საავტომობილო გზების დეპარტამენტის შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ადიგენი-უდე-არალის საავტომობილო გზის 1 კმ-ზე, მდ. ქვაბლიანზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის ანგარიშის საჯარო განხილვა. განხილვას ესწრებოდნენ გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, პროექტის განმახორციელებელი კომპანიის, ადმინისტრაციული ერთეულის წარმომადგენლები და ადგილობრივი მოსახლეობა. მოსახლეობის მხრიდან გამოთქმული შენიშვნა ეხებოდა მშენებლობის ეტაპზე ფეხით მოსიარულეთათვის დროებითი ხიდის მოწყობას, რომელიც მოსახლეობას დააკავშირებდა ქალაქის ცენტრთან. საჯარო განხილვის სხდომაზე, აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით მოსახლეობის მხრიდან სხვა შენიშვნები და მოსაზრებები არ დაფიქსირებულა.

აღნიშნული გზმ-ის ანგარიში განიხილეს სამინისტროს შესაბამისმა სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლის 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 ადიგენი-უდე-არალის საავტომობილო გზის 1 კმ-ზე, მდ. ქვაბლიანზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი 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 მშენებლობისა და მშენებლობის დასრულების შემდეგ უზრუნველყოს ნარჩენების მართვა

„ნარჩენების მართვის კოდექსისა“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით დადგენილი მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;

5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობის განხორციელებისას უზრუნველყოს ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილებისა და თავიდან აცილების ღონისძიებების განხორციელება;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
7. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განხორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით.
8. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს „საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს“.
9. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ადიგენის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
10. ბრძანება ძალაში შევიდეს „საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის“ მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
11. 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