



## საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060176400636114

### ბრძანება №573

ქ. თბილისი

25 / სექტემბერი / 2014 წ.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „საერთაშორისო მნიშვნელობის ხაშური-ახალციხე-ვალეს საავტომობილო გზის 93-ე კმ-ზე, მდ. ფოცხოვზე ახალი სახიდე გადასასვლელის“ მშენებლობა/ექსპლუატაციაზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის დამტკიცების შესახებ

„გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტისა და ამავე მუხლის მე-4 პუნქტის საფუძველზე

#### ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. დამტკიცდეს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „საერთაშორისო მნიშვნელობის ხაშური-ახალციხე-ვალეს საავტომობილო გზის 93-ე კმ-ზე, მდ. ფოცხოვზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა/ექსპლუატაციაზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №46, 22.09.2014წ;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის №46, 22.09.2014წ. დასკვნით გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს ზემდგომ ადმინისტრაციულ ორგანოში - საქართველოს მთავრობაში (თბილისი, ინგოროყვას ქუჩა N7) ან თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

საფუძველი: გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების დეპარტამენტის უფროსის თამარ შარაშიძის მოხსენებითი ბარათი; საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წერილი (№2-12/5758; 29.08.2014); ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №46, 22.09.2014წ;

მინისტრის მოვალეობის შემსრულებელი

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. Anab', is centered on the page.

მაია ბითაძე



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების  
დაცვის სამინისტრო  
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

საქართველო, 0114, თბილისი, გულუას ქ. 6, ტელ: 272-72-00, 272-72-20 ფაქსი: 272-72-37

ეკოლოგიური ექსპერტიზის  
დასკვნა პროექტზე

№ 46

22 სექტემბერი 2014 წ.

1. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საერთაშორისო მნიშვნელობის ხაშური-ახალციხე-ვალეს საავტომობილო გზის 93-ე კმ-ზე, მდ. ფოცხოვზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა/ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. ქ. თბილისი, ალექსანდრე ყაზბეგის ქუჩა №12.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ახალციხის მუნიციპალიტეტი, ახალციხის რაიონი. ხაშური-ახალციხე-ვალეს საავტომობილო გზის 93-ე კმ.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 08.09.2014 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „გერგილი“.

## II ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

რეგიონური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის ხაშური-ახალციხე-ვალეს საავტომობილო გზის 93-ე კმ-ზე, მდ. ფოცხოვზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზშ) ანგარიში.

### გზშ-ს ანგარიშის თანახმად:

საქართველოს ბიუჯეტის დაფინანსებით ათასწლეულის გამოწვევის პროგრამის ფარგლებში სამცხე-ჯავახეთში განხორციელდა 245 კმ გზის მონაკვეთის, ხიდებისა და გზის გასწვრივ არსებული ობიექტების რეაბილიტაცია. საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწესრიგებამ გააუმჯობესა ვაჭრობის, ტურიზმისა და სხვა ბიზნეს სექტორების განვითარების პირობები. ამის მიუხედავად, დარჩენილია რიგი საკომუნიკაციო ობიექტები, რომლებსაც ესაჭიროება რეაბილიტაცია, ან ახლით ჩანაცვლება.

საპროექტო სახიდე გადასასვლელი მდინარე ფოცხოვზე, ხაშური-ახალციხე-ვალეს (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი), საავტომობილო გზის 93-ე კმ-ზე, მდებარეობს ახალციხის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე ახალციხის რაიონში. მდ. ფოცხოვის სათავე მდებარეობს თურქეთის ტერიტორიაზე, არსიანის ქედის აღმოსავლეთ ფერდობზე, 2720მ სიმაღლეზე და წარმოადგენს მტკვრის მარცხენა შენაკადს.

პროექტით გათვალისწინებულია საერთაშორისო მნიშვნელობის ხაშური-ახალციხე-ვალეს საავტომობილო გზის 93-ე კმ-ზე, მდ. ფოცხოვზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა, მასთან დამაკავშირებელი გზების ჩათვლით. მიუხედავად იმისა, რომ მდ. ფოცხოვზე არსებული საავტომობილო ხიდის და მასთან დამაკავშირებელი გზების ინფრასტრუქტურის ნაწილი დამაკმაყოფილებელ მდგომარეობაშია, სატრანსპორტო ნაკადების დატვირთვებიდან გამომდინარე, არსებული ხიდი ვერ პასუხობს უსაფრთხოებისა და ტექნიკური ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს. საპროექტო გზის გრძივი პროფილი დაპროექტებულია საქართველოს საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების გეომეტრიული და სტრუქტურული სტანდარტების მიხედვით, ადგილობრივი ტოპოგრაფიული პირობების გათვალისწინებით. პროექტის თანახმად, საერთაშორისო სტანდარტების გათვალისწინებით შეიცვალა გზის დიზანი (მოხვევის კუთხე, დახრილობა, უსაფრთხოების ნორმები). დაგეგმილი მარშრუტი სცილდება არსებულ ხიდის ტრასას. დღეისათვის იქ არსებული ხიდის მოხვევის ჰორიზონტალური რადიუსი ვერ უზრუნველყოფს ავტოტრანსპორტის უსაფრთხოდ მოძრაობას. საბაჟოდან მომავალ დატვირთულ ავტოტრანსპორტს უხდება 9-11% დაქანების ქანობზე ჩამოსვლა და ხიდთან მისასვლელში მცირე რადიუსზე შესვლა, რაც ხშირ შემთხვევაში იწვევს ტრანსპორტიდან კონტეინერების გადაბრუნებას, უკანა ნაწილის თვალამრიდზე გამოდებას და გზის სავალი ნაწილიდან გადავარდნას. უსაფრთხოების ნორმების გათვალისწინებით, აუცილებელი გახდა ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა, რომელიც უზრუნველყოფს მოსახლეობის და საბაჟოდან მომავალი სატრანსპორტო კონტეინერების უსაფრთხო და ეფექტურ გადაადგილებას საერთაშორისო მნიშვნელობის ტრასაზე.

პროექტის განხორციელებისას მოხდება 160 მეტრ მანძილზე 10კვტ ელექტრო გამამცემი ხაზის დემონტაჟი და რკინაბეტონის საყრდენებზე 270 მეტრზე ახალი ხაზის მონტაჟი. აგრეთვე, სასმელი წყლის მაგისტრალური წყალსადენის ლითონის მილის მოთავსება 60 მ სიგრძის პლასტმასის მილის გარსაცმში, რომელიც ხვდება საპროექტო ტერიტორიაზე.

ანგარიშში განხილულია არაქმედების და ადგილის მდებარეობის ალტერნატივები.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა-რეაბილიტაციის პროექტების განხორციელებისას განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ისეთი ინფრასტრუქტურული ობიექტების სასწრაფო რეაბილიტაცია, რომლებიც საფრთხეს უქმნის მოსახლეობას. ხიდის მშენებლობა ხელს შეუწყობს ადგილობრივი ინფრასტრუქტურის განვითარებას, რაც დადებითად აისახება მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკურ პირობებზე. აქედან გამომდინარე, არაქმედების ვარიანტი უგულვებელყოფილ იქნა.

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისათვის შემოთავაზებული ტერიტორია ოპტიმალურია როგორც გარემოსდაცვითი, ისე უსაფრთხოების კუთხით. რამდენადაც, შერჩეულ და მის მიმდებარედ არსებულ ფართობებს (მათ შორის არსებული ხიდის მონაკვეთი), გააჩნიათ დაბალი საკონსერვაციო ღირებულება და პროექტის განხორციელებას ნაკლები დატვირთვა ექნება გარემოზე.

საპროექტო სახიდე გადასასვლელი განლაგებულია მდინარის დინების მართობულად 200 მეტრიან ჰორიზონტალურ მრუდზე. ხიდის ღერძის ზემოთ გადაწევის შემთხვევაში ხიდთან მისასვლელი გზის ტრასა გაივლიდა გორაკის წყალგამყოფ ქედზე 15-17 მეტრიან ჭრილებში. შერჩეული ვარიანტის მიხედვით კი ხიდის ღერძი ჩამოიწევეს ქვევით, მდინარის გადაკვეთა მოხდება გაშლილ კალაპოტზე, მცირდება მისასვლელების სიგრძე, იზრდება სხვაობა მისასვლელების საწყის და ბოლო წერტილებს შორის, რაც იწვევს ხიდის ბურჯების სიმაღლის და გრძივი ქანობის გაზრდას.

ხიდი ოთხმალიანია. გრძივი მიმართულებით სახიდე გადასასვლელი მდებარეობს 2%-იან ქანობზე. მალის ნაშენის მშენებლობისათვის გამოყენებულია 20სმ-იანი მონოლითური რკინაბეტონის T-სებრი კოჭები, რომელიც ეყრდნობა რკინაბეტონის ბალიშებს. სავალი ნაწილის გაბარიტი ხიდზე შეადგენს 9.0 მ.-ს (მათ შორის სავალი ზოლი – 2X3.5 მ. და უსაფრთხოების ზოლი – 2X1.0 მ.), კლინერსის სიგანეა – 2.34 მ., საერთო სიგანე – 12.27 მ.

ხიდის სავალ ნაწილზე და ტროტუარებზე ტარდება ჰიდროსაიზოლაციო და ანტიკოროზიული ღონისძიებები და ეწყობა ორშრიანი ასფალტ-ბეტონის საფარი:

ხიდის დასაწყისში ბურჯებთან ეწყობა ყრილები და ხორციელდება ფერდის გამაგრება. სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის დამთავრების შემდეგ მეოთხე მალის ქვეშ (მდინარის მარცხენა ნაპირის გასწვრივ), მოეწყობა ადგილობრივი მნიშვნელობის გზა. ამისათვის საჭიროა სანაპირო ბურჯთან საყრდენი კედლების მოწყობა, რომელიც იჭერს კონუსის გრუნტს და იძლევა ადგილობრივი გზისთვის მიწის ვაკისის მშენებლობის შესაძლებლობის საშუალებას.

მდინარის კალაპოტის ორივე მხარეს მოეწყობა წყლის სარეგულაციო ნაგებობები: მარჯვენა ნაგებობა ეწყობა გაბიონის კედლის და "რენო"-ს ტიპის ლეიბისგან, რომელიც დაიცავს წყალდიდობის დროს ხიდთან მისასვლელ ყრილს წარეცხვისაგან. მარცხენა სარეგულაციო ნაგებობა კი – ქვაყრილისაგან და დაიცავს ადგილობრივი მნიშვნელობის გზის ვაკისს.

აღსანიშნავია, რომ, მდ. ფოცხოვის მარცხენა ნაპირზე გათვალისწინებული ქვანაყარი ბერძის მოცულობა ანგარიშში წარმოდგენილი კვეთების მიხედვით, ჰიდროლოგიური ანგარიშის შესაბამისად, არ არის საკმარისი ნაპირის ფერდობის დასაცავად. რაც შეეხება მდინარის მარჯვენა ნაპირს, პროექტით გათვალისწინებული გაბიონის კედლის სახით წარმოდგენილი დამცავი ნაგებობის რენო-ლეიბის სიგანე ვერ უზრუნველყოფს სიღრმითი ეროზიისგან ნაპირის დაცვას. ამავდროულად, უმოკლესი იქნება ეს „რენო-ლეიბები“ მოეწყოს 1,5x1x1 ყუთის ქვემოთ და არა ორი გაბიონის ყუთებს შორის.

ხიდის ორივე მისასვლელთან გათვალისწინებულია რკინაბეტონის კიბეების მშენებლობა, რომელიც იმავდროულად გამოყენებულია როგორც მიწაყრილი. ხიდთან მისასვლელ გზებზე ფრაქციული ღორღის 0-40მმ ბაზაზე მოხდება სამფენიანი 18სმ. სისქის ასფალტბეტონის საფრის მოწყობა. ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით მოეწყობა 22სმ სისქის ქვესაგები და 1,5მ სიგანის გვერდულები.



საველე კვლევების პერიოდში საპროექტო ტერიტორიაზე მნიშვნელოვანი საშიში გეოლოგიური პროცესები არ ყოფილა დაფიქსირებული. სამცხე-ჯავახეთის რეგიონი მეწყრული და ეროზიული პროცესების განვითარების თვალსაზრისით მაღალი რისკის რეგიონს წარმოადგენს. ტექნიკის გადაადგილებამ და სამშენებლო სამუშაოების შესრულებამ შესაძლოა გამოიწვიოს საშიში გეოლოგიური პროცესების გააქტიურება. ასეთ შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ მოხდება მათი დეტალური შეფასება და შეფასების შედეგების საფუძველზე, საჭიროების შემთხვევაში, მოეწყობა დამცავი საინჟინრო ნაგებობები, მათ შორის სადრენაჟო და წყალამრედი თხრილები.

მშენებლობის დაწყება დაგეგმილია 2014 წელს და გაგრძელდება 12 თვეს. მშენებლობის სამუშაოებზე დაკავებული იქნება 80-100 ადამიანი. ვინაიდან მშენებლობა იწარმოებს ვახტური მეთოდით, ყოველდღიურად სამშენებლო სამუშაოებს შეასრულებს მაქსიმუმ 60 ადამიანი.

სამშენებლო ბანაკის მოწყობა არ არის გათვალისწინებული, რადგან მომსახურე პერსონალი დაკომპლექტებული იქნება ადგილობრივი მაცხოვრებლებით და მათი სამშენებლო მოედნამდე ტრანსპორტირება უზრუნველყოფილი იქნება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ. არ არის გათვალისწინებული აგრეთვე ტექნიკის განსათავსებელი მოედნის მოწყობა. ვინაიდან, სამშენებლო მოედნის ქალაქთან სიახლოვის გამო, განხორციელდება საჭირო ტექნიკის ყოველდღიური ტრანსპორტირება.

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა განხორციელდება ორ ეტაპად: მშენებლობა დაიწყება მდინარის ერთი ნაპირიდან. ბეტონის ბლოკებისა და გრუნტისაგან მოეწყობა მდინარის ნაკადმიმართველი ჯებირი, რომლითაც გადაიკეტება მდინარის ერთი ნაწილი. მოხდება არსებული ხიდის დაშლა და მალის ნაშენის მიღებით და კარიერიდან შემოტანილი გრუნტით მოეწყობა დროებითი ასაქცევი გზა. გადაკეტილ ნაწილზე ხიდის ბურჯების მშენებლობის დამთავრების შემდეგ იგივე პროცესი განხორციელდება მდინარის მეორე ნაპირისათვის. აშენდება ორივე ბურჯი და სარეგულაციო კედლები ხიდის ორივე მხარეს. ამის შემდეგ მოხდება ხიდთან მისასვლელების და ხიდის სავალი ნაწილის მოწყობა კარიერიდან შემოტანილი 30 სმ-იანი ჰორიზონტალური ფენებად დაყრილი ხრემოვანი გრუნტისაგან. სამუშაოების მიმდინარეობისას მოძრაობა განხორციელდება დროებით მოწყობილ ხიდზე. საქმიანობის დამთავრების შემდეგ აღნიშნული ყრილები აიღება. უშუალოდ ხიდზე და მასთან მისასვლელებზე, ხიდის ორივე მხარეს 10მ მანძილზე მოეწყობა 7სმ. სისქის ასაფალტობეტონის სავარი. ამ საქმიანობის განხორციელება დაგეგმილია წყალმცირეობის პერიოდში.

სამუშაოების დამთავრების შემდეგ სამუშაო და სამშენებლო მოედანი უნდა გასუფთავდეს ყოველგვარი სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნაგვისგან.

გასხვისების დერეფნის გასუფთავების პროცესში შემუშავებულია ლანდშაფტის აღდგენისა და გამწვანების გეგმა იმ პრინციპით, რომ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ მიწებზე თითოეული მოჭრილი ხის ნაცვლად, ეკოლოგიური ბალანსის შესანარჩუნებლად გასხვისების დერეფნის გასწვრივ განხორციელდება საკომპენსაციო ხეების დარგვა 1:1,5 შეფარდებით.

სამშენებლო სამუშაოების შესასრულებლად საჭირო ინერტული მასალების შემოტანა დაგეგმილია რეგიონში არსებული ლიცენზირებული კარიერებიდან, ან მოხდება შესაბამისი ლიცენზიის მოპოვება. ლიცენზიის მოპოვების შემთხვევაში, კარიერების/ქვაბულების გაყვანის შედეგად, მოხსნილი ნიადაგის ჰუმუსოვანი ზედა ფენა შეინახება და გამოიყენება ლანდშაფტის აღსადგენად. კარიერის დახურვის შემდეგ, ეროზიულ უბნებში მოხდება გამწვანება. დამატებითი კარიერები გაიხსნება ძველი, უკვე გამოუყენებელი უბნების აღდგენის შემდეგ.

სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პერიოდში წყალი საჭირო იქნება ძირითადად სასმელი დანიშნულებით, ამისთვის გამოყენებული იქნება სამშენებლო მოედნის მიმდებარედ არსებული წყაროები. ბეტონის წარმოება ადგილზე არ არის გათვალისწინებული, ამიტომ ტექნიკური მიზნებისთვის მდ. ფოცხოვის წყალი

გამოყენებული იქნება მხოლოდ მოსარწყავად. შესაბამისად, ადგილი არ ექნება საწარმოო ჩამდინარე წყლების წარმოქმნას.

სამშენებლო მოედნის ტერიტორიაზე წარმოქმნილი სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების შეგროვება მოხდება 10-15 მ<sup>3</sup> მოცულობის ჰერმეტიკულ ამოსანიჩბ ორმოებში, საიდანაც გატანილი იქნება საასენიზაციო მანქანებით, ხელშეკრულების შესაბამისად.

თუ ტენდერის საფუძველზე საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ შერჩეული კონტრაქტორი გადაწყვეტს ბეტონის კვანძის დამონტაჟებას სამშენებლო მოედნის მიმდებარედ და ბეტონის ნარევის დასამზადებლად გამოიყენებს მდ. ფოცხოვის წყალს, კონტრაქტორი თავად მოამზადებს და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეათანხმებს კანონმდებლობით მოთხოვნილ შესაბამის დოკუმენტაციას.

ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტის ბუნებრივი გარემოს აღწერა, რომლის ფარგლებშიც მიმოხილულია საპროექტო ტერიტორიის რელიეფი, გეომორფოლოგია, გეოლოგიური აგებულება, ჰიდროგეოლოგია, ტექტონიკა, საინჟინრო-გეოლოგიური პირობები, ფლორა, ფაუნა, სეისმური პირობები და სხვ.

შეფასებულია ზემოქმედების სახეები, რომლებსაც ადგილი ექნება გზის რეაბილიტაციის პერიოდში: ატმოსფერული ჰაერის ხარისხობრივი მდგომარეობის შეფასება; ხმაურის გავრცელება; ზემოქმედება გეოლოგიურ გარემოზე - საშიში გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურების რისკები; ზედაპირული და გრუნტის წყლების დაბინძურების რისკები; ზემოქმედება ბიოლოგიურ გარემოზე; ნარჩენების მართვის პროცესში მოსალოდნელი ზემოქმედება; ზემოქმედება ადამიანის ჯანმრთელობაზე და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკითხები.

გზმ-ს ანგარიშში აღნიშნულია, რომ მშენებლობა/ექსპლუატაციის ეტაპებზე პროექტის მასშტაბის და მოსახლეობასთან დაშორების გათვალისწინებით (მდინარის მარჯვენა ნაპირიდან 1500მ და მარცხენა ნაპირიდან 2500მ), ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედება უმნიშვნელოა და ძირითადად, ტრანსპორტის მოძრაობით იქნება გამოწვეული. რამდენადაც, ბეტონშემრევი დანადგარიდან ატმოსფეროში მტვრის გამოყოფა არ მოხდება, ვინაიდან აგრეგატი წარმოადგენს დახურულ სისტემას. მშრალ ამინდში მტვრის ემისიის შესამცირებლად სისტემატურად მოირწყება სამუშაო უბნები და საავტომობილო გზები.

ხმაურის ზემოქმედება არ იქნება მშენებლოვანი. რამდენადაც, მოსახლეობა საპროექტო ტერიტორიიდან დაცილებულია დიდი მანძილით, სამშენებლო სამუშაოები კი შესრულდება დღის საათებში.

სეისმური დარაიონების მიხედვით საპროექტო ხიდის მშებლობისათვის შერჩეული ტერიტორია მდებარეობს 8 ბალიან სეისმურ ზონაში.

ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დაზიანება და სტაბილურობის დარღვევა არ არის მოსალოდნელი. რადგან, მდინარის ორივე მხარეს, სადაც განხორციელდება ხიდის მშენებლობა, გრუნტი წარმოდგენილია უმეტესად წვრილმარცვლოვანი ქვიშით და მასზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა არ არის განთავსებული. რაც შეეხება საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარე ფართობებს, დიდი ოდენობით გრუნტის დაბინძურების შემთხვევაში, მოხდება დაბინძურებული ნიადაგის და გრუნტის მოხსნა, ტერიტორიის გარეთ გატანა და რემედიაცია. დაბინძურების ადგილზე შეტანილი იქნება ახალი გრუნტი და ჩატარდება რეკულტივაციის სამუშაოები. დაბინძურებული ნიადაგი და გრუნტი რემედიაციისათვის გადაეცემა ამ საქმიანობაზე სათანადო ნებართვის მქონე კონტრაქტორს.

პროექტის განხორციელებას ფლორასა და ფაუნაზე მნიშვნელოვანი ზეგავლენა არ ექნება. მშენებლობისათვის განკუთვნილი ტერიტორიაზე არ ბინადრობს საქართველოს “წითელ ნუსხაში” შეტანილი, ან ველურად მზარდი სახეობები. ხანგრძლივი ანთროპოგენული ზემოქმედების გავლენით საპროექტო ტერიტორიაზე, ხიდის და მასთან დამაკავშირებელი გზების მიმდებარე ეკოსისტემები ძლიერ დეგრადირებულია და მცენარეული საფარი მხოლოდ მოსახლეობის ნაკვეთებზე დარგული ხეხილით და სასოფლო-სამეურნეო ნათესებით არის წარმოდგენილი. საქმიანობისას დაგეგმილია მხოლოდ მოსახლეობის კულტურული ნათეს-ნარგავების ჭრა.

ფაუნაზე ზემოქმედებაც არ იქნება მნიშვნელოვანი, რამდენადაც, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს ურბანულ ზონაში და აქ ცხოველები მხოლოდ მცირე ზომის სახეობებით არის წარმოდგენილი, რომლებიც მუდმივად არ ბინადრობენ აღნიშნულ მონაკვეთზე. თუმცა, წყალზე დამოკიდებული სახეობებიდან ყურადღება უნდა გამახვილდეს წაფზე, რომელიც შესაძლოა ბინადრობდეს ამ მდინარესთან.

რაც შეეხება იქტიოფაუნას, უშუალოდ მდინარის კალაპოტში სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდება წყალმცირობის, აგრეთვე იმ პერიოდში, როდესაც არ ხდება თევზის გამრავლება. ანგარიშით გათვალისწინებული შემარბილებელი ღონისძიებების გატარების შემთხვევაში, მდ. ფოცხოვის იხტიოფაუნის გამრავლებას და არსებობას ხელი არ შეეშლება, ვინაიდან საქმიანობა არ არის ხანგრძლივადიანი და ზემოქმედებაც დროებითი ხასიათის იქნება.

საწარმოს ტერიტორიაზე ხდება საყოფაცხოვრებო და სამრეწველო ნარჩენების წარმოქმნა. ხიდის მშენებლობის პროცესში უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ნარჩენების მართვის ყველა შესაბამისი ღონისძიების ჩატარება, რათა მუშაობის პროცესში ნარჩენების წარმოქმნა მინიმუმამდეს შემცირდეს. მაქსიმალურად გაიზარდოს მათი გადამუშავება/ხელახლა გამოყენების შესაძლებლობა და საბოლოოდ, ნარჩენები უსაფრთხოდ იყოს განთავსებული შესაბამის ადგილებში. ნარჩენების უსაფრთხო მართვას უზრუნველყოფს ამისთვის სპეციალურად გამოყოფილი პასუხისმგებელი პირი, რომელიც გააკონტროლებს ნარჩენების დროებითი შენახვა-გატანის პროცესებს და აწარმოებს მათ აღრიცხვას.

სეპარირებულად შეგროვებული საყოფაცხოვრებო ნარჩენები დროებით განთავსდება სპეციალურ სტაციონარულ კონტეინერებში და საბოლოოდ გაიტანება ახალციხის მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე. სამშენებლო ნარჩენების სპეციალურად გამოყოფილი განთავსების ადგილი მშენებელი კონტრაქტორის მიერ შეთანხმებული იქნება ადგილობრივ მუნიციპალიტეტთან. ხოლო საბიფათო ნარჩენების დროებითი განთავსებისათვის ტერიტორიაზე მოეწყობა სათანადო მარკირების მქონე სათავსი და შემდგომი მართვის მიზნით, გადაეცემა ამ საქმიანობაზე სათანადო ნებართვის მქონე კონტრაქტორებს.

ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და გარემოს მართვის გეგმები.

ანგარიშს თან ახლავს გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის, მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციების და ნარჩენების მართვის გეგმები.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად გამოვლენილი პირობები ასახულია წინამდებარე დასკვნის III თავში.



## პირობები

### საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია:

1. უზრუნველყოს მშენებლობისა და ექსპლუატაციის განხორციელება გზშ-ს ანგარიშით წარმოდგენილი შემარბილებელი ღონისძიებებისა და ვალდებულებების შესაბამისად, ასევე უზრუნველყოს ანგარიშით განსაზღვრული ყველა რეკომენდაციისა და შემარბილებელი/საკომპენსაციო ღონისძიებების განხორციელება;
2. სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს დამატებითი საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების ჩატარება და დეტალური გეოტექნიკური მდგომარეობის შეფასება. მიღებული შედეგების საფუძველზე უზრუნველყოს საჭირო შემარბილებელი ღონისძიებების დაგეგმვა და აღნიშნული კვლევის შედეგები შესაბამის შემარბილებელ ღონისძიებებთან ერთად, მშენებლობის დაწყებამდე, წარმოადგინოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში;
3. უზრუნველყოს მდ. ფოცხოვის მარცხენა ნაპირზე გათვალისწინებული ქვანაყარი ბერმების მოცულობების შესაბამისობაში მოყვანა ანგარიშში წარმოდგენილი ჰიდროლოგიურ პარამეტრებთან და შესაბამისი ინფორმაცია ქვანაყარი ბერმების მოწყობამდე წარმოადგინოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში;
4. უზრუნველყოს მდ. ფოცხოვის მარჯვენა ნაპირზე დაგეგმილი დამცავი გაბიონის „რნო-ლეიბის“ ზომების კორექტირება ნაპირის სიღრმითი ეროზიის საწინააღმდეგოდ ნაპირის დასაცავად და შესაბამისი ინფორმაცია დამცავი გაბიონის მოწყობამდე წარმოადგინოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში;
5. სამშენებლო დერეფნის უბნებზე ნიადაგის ჰუმუსოვანი ფენის მოხსნის საჭიროების შემთხვევაში, უზრუნველყოს GIS (გეოინფორმაციული სისტემები), კოორდინატების მითითებით, ნიადაგის ჰუმუსოვანი ფენის მოხსნის, დროებითი დასაწყობების და რეკულტივაციის გეგმის შემუშავება და აღნიშნული დოკუმენტი წარმოადგინოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში;
6. უზრუნველყოს საპროექტო ტერიტორიაზე მდინარის ნაპირებსა და მიმდებარე ფართობებზე წყალზე დამოკიდებული სახეობების (განსაკუთრებით წავისა და „წითელი ნუსხის“ სხვა სახეობების გამოსავლენად), დამატებითი შესწავლა და დამცავი ღონისძიებების გატარება;
7. დაგეგმილი ხიდის სამშენებლო სამუშაოების დაწყების და ასევე, ექსპლუატაციაში შესვლისთანავე აცნობოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს;
8. სამშენებლო სამუშაოებისთვის გაფრქვევის სტაციონარული წყაროს მოწყობის შემთხვევაში, უზრუნველყოს შესაბამისი ჰაერდაცვითი დოკუმენტაციის შემუშავება და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში შეთანხმება მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად (შეთანხმება უნდა მოხდეს საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ და არა მშენებელი კონტრაქტორის მიერ);
9. მშენებლობის ეტაპზე ზედაპირული წყლის ობიექტში წყალჩაშვების შემთხვევაში, მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად უზრუნველყოს „ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების ნორმების პროექტი“-ს შემუშავება და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება (შეთანხმება უნდა მოხდეს საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ და არა მშენებელი კონტრაქტორის მიერ).

#### IV. დასკვნა

რეგიონური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი, „საერთაშორისო მნიშვნელობის ხაშური-ახალციხე-ვალეს საავტომობილო გზის 93-ე კმ-ზე, მდ. ფოცხოვზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა/ექსპლუატაციის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების  
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე

(სახელი, გვარი)

  
ბ.ა.

(ხელმოწერა)

