



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060144241548914

ბრძანება Nი-730

ქ. თბილისი

26 / ნოემბერი / 2014 წ.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-52) წყალტუბო-ხონის საავტომობილო გზის მე-13-ე კილომეტრზე მდ. კუხაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და 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 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №56; 25.11.2014 საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-52) წყალტუბო-ხონის საავტომობილო გზის მე-13-ე კილომეტრზე მდ. კუხაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
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 დასკვნით (№56; 25.11.2014) 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 (№17129; 11.11.2014); ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№ 56, 25.11.2014).

11/26/2014

საქართველოს ეროვნული არქივი

მინისტრი



ელგუჯა ხოკრიშვილი



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

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის

დასკვნა პროექტზე

№56

25 ნოემბერი 2014 წ.

1. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-52) წყალტუბო-ხონის საავტომობილო გზის მე-13-ე კილომეტრზე მდ. კუხაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა და ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზირი № 12.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ხონის მუნიციპალიტეტი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 11.10.2014 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – საკონსულტაციო ფორმა „კოქს კონსალტინგი“.

II ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილია შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-52) წყალტუბო-ხონის საავტომობილო გზის მე-13-ე კილომეტრზე მდ. კუხაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზშ-ს ანგარიშის თანახმად:

საპროექტო უბანი მდებარეობს ხონის მუნიციპალიტეტში სოფელ კუხში, წყალტუბო-ხონის შედასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზის მე-13 კილომეტრში. გზის რეაბილიტაციიდან გამომდინარე აღნიშნული ხიდი ვერ უზრუნველყოფს ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და საჭიროა ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა.

გზშ-ს ანგარიშში განხილულია სახიდე გადასასვლელის ერთი ალტერნატიული ვარიანტი, რადგანაც ხდება არსებული სახიდე გადასასვლელის რეკონსტრუქცია და არ არის საჭირო ახალი ტერიტორიის ათვისება. შესაბამისად აღნიშნული ტერიტორია ყველაზე ოპტიმალურია, რადგან ნაკლები დატვირთვა აქვს გარემოზე, ვინაიდან ფლორაზე და ფაუნაზე აქვს უმნიშვნელო ზემოქმედება, ასევე ტერიტორია წარმოადგენს დაბალი საკონსერვაციო ღირებულების ჰაბიტატს და მასზე არ არის განთავსებული საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილი მცენარეთა და ცხოველთა სახეობები.

დოკუმენტში ასევე განხილულია არაქმედების არტერნატივა, ვინაიდან ხიდის მშენებლობა სამუშაოთა მოცულობიდან და სპეციფიკიდან გამომდინარე არ არის მოსალოდნელი რაიმე მნიშვნელობანი ზეგავლენა გარემოზე, აღნიშნული პროექტის განუხორციელებლობა საგრძნობ ზიანს მიაყენებს მოსახლეობას და ტვირთვების გადაზიდვებს. გარდა ამისა ხიდის მშენებლობა ხელს შეუწყობს ადგილობრივი მოსახლეობის

დასაქმებას. ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, არაქმედების ალტერნატივა უგუნველყოფილ იქნა.

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისთვის საჭირო იქნება 270 მეტრის სიგრძის დროებითი შემოსავლელი გზის მოწყობა, რომლის მიწის ვაკისის სიგანე იქნება 8 მეტრი, ხოლო საგზაო სამოსი დაიფარება ქვიშა-ხრეშოვანი საფარით, რომლის მიცულობაც შეადგენს 1317 მ³. ასაქცევი გზის მოწყობისათვის საჭიროა 842 მ³-ის სამუშაოები ჭრილში და 570 მ³-ის ყრილში. აღნიშნული ასაქცევი გზა გაივლის არასასოფლო-სამეურნეო მიწის ფართობზე რომელიც წარმოადგენს სახელმწიფო საკუთრებას. აღნიშნული საავტომობილო გზის რეაბილიტაცია განხორციელდა გასულ წელს, ხოლო ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა განხორციელდება ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების შემდგომ.

გზის მონაკვეთებისათვის მოწოდებული ტიპური განივი პროფილის გეომეტრიული მონაცემები შემდეგნაირია: სავალი ზოლების რაოდენობა - 2; გამყოფი ზოლი - არ გამოიყენება; ძირითადი განივი პროფილის ფორმა - ორმხრივ ქანობიანი; სავალი ნაწილის ძირითადი განივი ქანობი - 2,5 %; საგზაო გვერდულების ძირითადი განივი ქანობი - 4 %; სავალი ზოლის სიგანე - 3.0 მ; გამაგრებული გვერდულის სიგანე - 0.0 მ; მოხრეშილი გვერდულის სიგანე - 1.0 მ; გზისპირის (საჭიროების მიხედვით) სიგანე - 0.5 მ; საგზაო კალაპოტის სრული სიგანე - 9.0 მ. საპროექტო სიჩქარე გზის ჰორიზონტალური და ვერტიკალური პარამეტრების გეგმარებისათვის აღებულია იგივე, რაც ამ საავტომობილო გზის სხვა მონაკვეთებზეა დანიშნული - 60 კმ/სთ. ასევე გათვალისწინებულია მდინარის კალაპოტის ორივე მხარეს წყლის სარეგულაციო ნაგებობები: მარჯვენა ნაგებობა საშუალებას ვვაძლევს წყალდიდობის დროს ხიდთან მისასვლელი ყრილი დავიცვათ წარეცხვისაგან, ხოლო მარცხენა სარეგულაციო ნაგებობა კი იცავს ადგილობრივი მნიშვნელობის გზის ვაკისს წარეცხვისაგან.

განაპირა ბურჯებთან ყრილში მოხვედრილი წყლის მოსაცილებლად ბურჯების უკანა კედელთან ეწყობა სადრენაჟე სისტემა წყლის გამწმენდი სალექარით. აღნიშნული ნაგებობა გამოიყენება სახიდე გადასასვლელის ექსპლუატაციისას ხიდის სავალ ნაწილზე ნავთობპროდუქტების ან სხვა მავნე ნივთიერებების ავარიული დაღვრის შემთხვევაში სანიაღვრე წყლებთან ერთად მათი მდინარის წყალში მოხვედრის პრევენციისათვის.

სამუშაოების შესრულება უნდა განხორციელდეს რამოდენიმე ეტაპად. პირველ ეტაპზე უნდა მოეწყოს მდინარის ნაკადმიმართველი ჯებირი ბეტონის ბლოკებისა და გრუნტისაგან, რის შემდეგაც უნდა დაიშალოს არსებული ხიდი და მალის ნაშენის მიღებით უნდა მომზადდეს დროებითი ასაქცევი გზა. ასაქცევი გზა ეწყობა კარიერიდან შემოტანილი გრუნტით, რის შემდეგ მოძრაობა უნდა გადაერთოს ასაქცევ გზაზე, ხოლო მეორე ეტაპზე უნდა აშენდეს ორივე ბურჯი და სარეგულაციო კედლები ხიდის ორივე მხარეს, შემდგომ ეტაპზე უნდა მოეწყოს მალის ნაშენი, ხიდის სავალი ნაწილი ყველა ელემენტებით და ხიდთან მისასვლელელები რკინაბეტონის გადასასვლელი ფილებით. ყრილის და სავალის მოწყობა გათვალისწინებულია კარიერიდან შემოტანილი ხრეშოვანი გრუნტისაგან, 30 სმ-იანი ჰორიზონტალური ფენებად დაყრით.

გეომორფოლოგიური დანაწილების სქემის მიხედვით აღნიშნული ტერიტორია შედის კოლხეთის აღმოსავლეთ ნაწილის, კერძოდ იმერეთის დაბლობის ფარგლებში, სადაც ძირითადად გვხვდება ვაკე-ბორცვიანი, სუბტროპიკული ჰავიანი, კოლხური მცენარეულობით და ალუვიური და ეწერი ნიადაგებიანი ლანდშაფტური ტიპი. ზოგადად დაბლობის ფიზიკურ-გეოგრაფიული მდგომარეობა შეიძლება შევაფასოთ, როგორც ხელსაყრელი, რომელიც იკავებს კოლხეთის დაბლობის ოდნავ ამაღლებულ, შესაბამისად ნაკლებად დაჭაობებულ ნაწილს. საქართველოს სეისმური საშიშროების რუკის მიხედვით, საკვლევი ტერიტორია ხონი, განლაგებულია 8 ბალიან სეისმურ ზონაში (MშK64-სკალა), სეისმურობის უგანზომილებო კოეფიციენტი $A=0.15$.

საპროექტო ტერიტორიის მცენარეული საფარი ძალზედ მწირია და შემოიფარგლება მხოლოდ მოსახლეობის ნაკვეთებზე არსებული, ხელოვნურად დარგული სასოფლო-სამეურნეო ნათესებით, მცენარეთა შორის ტერიტორიაზე არაა წარმოდგენილი საქართველოს "წითელ ნუსხაში" შეტანილი, თუნდაც ხელოვნურად დარგული ხე-მცენარეები. შესაბამისად, ველურ მცენარეებზე ზემოქმედებას ადგილი არ ექნება, ხოლო რაც შეეხება ფაუნას ტერიტორია წარმოადგენს ურბანიზებულ ფართობებს შესაბამისად, აქ ცხოველები მხოლოდ შესაძლოა მცირე ზომის მღრღნელებით და ფრინველებით იყოს წარმოდგენილი, მდ. კუხაში გავრცელებულია თევზების შემდეგი სახეობები: ქაშაყი, ტაფელა, ღორჟო, წვერა, ჭანარი.

მშენებლობის პროცესში დასაქმებული პერსონალის მაქსიმალური რაოდენობა სავარაუდოდ შეადგენს 80-100 კაცს. მშენებლობა იწარმოებს ვახტური მეთოდით, ყოველდღიურად სამშენებლო სამუშაოებს შეასრულებს მაქსიმუმ 60 ადამიანი, ერთ მომუშავეზე დღის განმავლობაში გათვალისწინებული წყლის ხარჯი შეადგენს 25 ლიტრს, წელიწადში 250 სამუშაო დღის გათვალისწინებით სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით გამოსაყენებელი წყლის რაოდენობა შეადგენს 375 მ³/წელ. სამშენებლო მოედნის ტერიტორიაზე წარმოქმნილი სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების შეგროვება მოხდება 10-15 მ³ მოცულობის ჰერმეტიკულ ამოსანიჩბ ორმოებში, საიდანაც გატანილი იქნება სასენიზაციო მანქანებით, ხელშეკრულების შესაბამისად.

მშენებლობისას მოსალოდნელია, როგორც არა სახიფათო - ინერტული ნარჩენების, ასევე სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. არასახიფათო ნარჩენები: მშენებლობისას წარმოქმნილი ინერტული ნარჩენები; მცენარეული საფარის ნარჩენები; ფერადი და შავი ლითონების ჯართი და საყოფაცხოვრებო ნარჩენები, სამშენებლო სამუშაოების სპეციფიკის გათვალისწინებით შავი და ფერადი ლითონების ჯართი არ იქნება მნიშვნელოვანი რაოდენობის, რომელიც დაგროვების შესაბამისად ჩაბარდება ჯართის მიმღებ პუნქტებს. სხვა სამშენებლო ნარჩენების განთავსების ადგილი მშენებელი კონტრაქტორის მიერ შეთანხმებული იქნება ადგილობრივ მუნიციპალიტეტთან. საყოფაცხოვრებო ნარჩენები შეგროვდება მოხდება სპეციალური მარკირების მქონე დახურულ კონტეინერებში და ყოველდღიურად გატანილი იქნება ხონის მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელზე.

სამშენებლო სამუშაოების შესრულების ფაზაზე მოსალოდნელია შემდეგი სახის და რაოდენობის სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა: საწვავ-საპოხი მასალის ნარჩენები - 200-250 კგ/წელ; ვადაგასული და მწყობრიდან გამოსული აკუმულატორები 15-20 ერთ/წელ; სამშენებლო ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების ზეთის ფილტრები და სხვა - 20-25 ერთ/წელ; რეზინის გამოყენებული საბურავები - 70-100 ერთ/წელ; შედუღების ელექტროდები - 50-60 კგ/წელ; ნავთობპროდუქტების ავარიული დაღვრის შემთხვევაში წარმოქმნილი ნავთობის ნახშირწყალბადებით დაბინძურებული ნიადაგი და გრუნტი - რაოდენობა დამოკიდებულია დაღვრის მასშტაბებზე, სახიფათო ნარჩენების დროებითი განთავსებისათვის ტერიტორიაზე მოეწყობა სპეციალური სათავსი (სასურველია კონტეინერული ტიპის, ფართობით 20-25 მ²), რომელსაც ექნება სათანადო აღნიშვნა და დაცული

იქნება ატმოსფერული ნალექების ზემოქმედებისა და უცხო პირების ხელყოფისაგან, ხოლო ტერიტორიაზე წარმოქმნილი სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნის შემთხვევაში გატანა უნდა მოხდეს დაგროვების შესაბამისად, არაუგვიანეს 3 დღეში ერთხელ სათანადო ნებართვის მქონე ორგანიზაციის მიერ.

შემუშავებული და გზშ-ს ანგარიშშია წარმოდგენილი, სამუშაოების განხორციელების სხვადასხვა ეტაპზე გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. გზშ-ს ანგარიშს თან ერთვის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა (მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდი).

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

III. პირობები

საქმიანობის განამხორციელებელი ვალდებულება:

1. უზრუნველყოს მშენებლობისა და ექსპლუატაციის განხორციელება წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, მონიტორინგის გეგმის, შემარბილებელი ღონისძიებებისა და ვალდებულებების შესაბამისად, ასევე უზრუნველყოს ანგარიშით გაწესავრული ყველა რეკომენდაციისა და შემარბილებელი/საკომპენსაციო ღონისძიებების განხორციელება;
2. მშენებლობის პერიოდში უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულება;
3. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საქმიანობიდან გამოწვეული რისკების ანალიზის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის შემუშავება და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში განსახილველად წარმოდგენა. სამინისტროს მიერ აღნიშნული დოკუმენტაციის განხილვისა და მასში მითითებული ღონისძიებების მიზანშეწონილობის დადასტურების გარეშე საქმიანობის განმამხორციელებელი ვალდებულება არ განახორციელოს მშენებლობა.
4. ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული წყაროების ფუნქციონირების შემთხვევაში, მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს კანონმდებლობით დადგენილი შესაბამისი ჰაერდაცვითი დოკუმენტაციის შემუშავება და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება;
5. გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს აცნობოს მშენებლობის დაწყებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ.

შენიშვნა: გზშ-ს ანგარიშში მითითებული ყველა შემარბილებელი ღონისძიებების ასევე დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესრულების ვალდებულება ეკისრება საქმიანობის განმამხორციელებელს და არა კონტრაქტორს.

IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილ შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-52) წყალტუბო-ხონის საავტომობილო გზის მე-13-ე კილომეტრზე მდ. კუხაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობა შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების

დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე

(სახელი, გვარი)


ბ.ა.
(ხელმოწერა)

