



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060100663116717

ბრძანება Nი-127

ქ. თბილისი

17 / მარტი / 2017 წ.

საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 106-ე კილომეტრზე მდ. ბიდარაზე 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 №13; 16.03.2017 საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ, ყაზბეგის მუნიციპალიტეტში საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 106-ე კილომეტრზე მდ. ბიდარაზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობა განახორციელოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის შესაბამისად და უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№ 13; 16.03.2017) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს 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.

3/20/2017

მინისტრი

საქართველოს ეროვნული არქივი

გიგლა აგულაშვილი



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

№ 13

16 მარტი 2017 წ.

I საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ღარსის საავტომობილო გზის 106-ე კილომეტრზე მდ. ბიდარაზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა და ექსპლუატაცია
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი -- საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქ. თბილისი, აღ. ყაზბეგის გამზ N12
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ყაზბეგის მუნიციპალიტეტის სოფ. კობის მიმდებარედ, მდ. ბიდარაზე საუღელტეხილო მონაკვეთის დასასრულში.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 06.03.2017 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს “კავტრანსპროექტი”

3/20/2017

მინისტრი

საქართველოს ეროვნული არქივი

გიგლა აგულაშვილი

II ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 106-ე კილომეტრზე მდ.ბიდარაზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად:

მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზა (საქართველოს სამხედრო გზა) ერთერთი მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო არტერიაა არა მარტო საქართველოსათვის, არამედ რეგიონის ყველა ქვეყნისათვის. საავტომობილო გზა სისტემატურად გამოიყენება თურქეთიდან, აზერბაიჯანიდან, სომხეთიდან ტრანზიტული ტვირთების რუსეთის, ყაზახეთის, ბელორუსიის და უკრაინის მიმართულებით ტრანსპორტირებისათვის. ძალზე დიდია გზის მნიშვნელობა ტურისტული ნაკადების მოძრაობის თვალსაზრისით.

საპროექტო უბანი მდებარეობს აღმოსავლეთ საქართველოში, მცხეთა-მთიანეთის რეგიონში, მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზის 106-ე კილომეტრში, ყაზბეგის მუნიციპალიტეტის სოფ. კობის მიმდებარედ, მდ. ბიდარაზე, საუღელტეხილო მონაკვეთის დასასრულში. საპროექტო უბნიდან უახლოესი დასახლებული პუნქტი მდებარეობს 850 მეტრში.

არსებული გზის გეომეტრიული და სტრუქტურული პარამეტრები ამ უბანზე არ აკმაყოფილებს პროექტირების 40კმ/სთ სიდიდის საპროექტო სიჩქარისათვის სტანდარტებით წაყენებულ მოთხოვნებს. საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების თვალსაზრისით, საავტომობილო გზის პარამეტრების უცვლელი შენარჩუნება დაუშვებელია;

ტექნიკური დავალების თანახმად, არსებული ისტორიული და დროებითი ხიდური გადასასვლელების ნაცვლად უნდა აშენდეს ახალი სახიდე გადასასვლელი.

საერთაშორისო გზას საპროექტო უბანზე აქვს საუღელტეხილო მონაკვეთების დამახასიათებელი მოხაზულობა, გეგმაში განლაგებულია მცირე რადიუსიან მრუდებზე, ხოლო ფასადში 4-10%-იან ქანობზე. საავტომობილო გზა აღნიშნულ მონაკვეთზე ხიდური გადასასვლელით კვეთს მდ. ბიდარას. ტერიტორია განლაგებულია მდ. ბიდარას ვიწრო და დაუსახლებელ ხეობაში. მდინარის მარცხენა ჭალაში გადის მაგისტრალური გაზსადენი და სხვადასხვა სახის კომუნიკაციები. არსებული გზის სავალი ნაწილი წარმოდგენილია ასფალტბეტონის საფარით, რომლის სიგანე იცვლება 7.0-10.0მ-ის ფარგლებში.

საპროექტო სახიდე გადასასვლელის ადგილას აგებულია (ხიდი აგებულია 1862 წელს) ქვის თაღოვანი ხიდი რომელიც შეტანილია კულტურული მემკვიდრეობის ნუსხაში. მისი მდგომარეობიდან გამომდინარე, მისი ექსპლუატაცია შეჩერებულია და საავტომობილო გზა გადატანილ იქნა მის გვერდით აგებულ დროებით ხიდურ გადასასვლელზე.

არსებული დროებითი ხიდური გადასასვლელი ერთმალისაა, სქემით 1 x 33.0მ. ხიდის სიგრძე შეადგენს 39.1მ, ხოლო გაბარიტი 7.2მ ტროტუარების გარეშე. ხიდს აქვს ორი სანაპირო ბურჯი. მალის ნაშენად გამოყენებულია CAPM-ის ტიპის ხიდის განივად შეწყვილებული ფოლადის ფერმები, რომლებზეც დამონტაჟებულია სავალი ნაწილის ფოლადისავე კონსტრუქციის ორთოტროპული ფილა მოაჯირებით.

არსებული დროებითი ხიდის სანაპირო ბურჯები რკინაბეტონის კონსტრუქციისაა და შედგება განივკვეთში ორი ცალი 090სმ დიამეტრის და 11.8მ სიგრძის მქონე ხიმინჯებისაგან, რომლებზეც გამოწოლითებულია რ.ბ. რიგელი საკარადე კედლითა და ფრთებით. სანაპირო ბურჯის სიგანეა 8.0მ.

ხიდის ორივე მისასვლელ ყრილი დაგულია ქვყარილებით. ხიდური გადასასვლელი ტერიტორიის შესწავლის შედეგად დადგინდა, რომ არსებულ დროებით ხიდური გადასასვლელის ღერძზე გზისა და ხიდის პარამეტრები (მცირედაიუსიანი მრუდები და გზის მცირე გაბარიტი) ვერ აკმაყოფილებენ თანამედროვე მოთხოვნებს. რის გამოც ახალი სახიდე გადასასვლელი უნდა აშენდეს ახალ ღერძზე.

როგორც საინჟინრო-გეოლოგიურმა კვლევებმა აჩვენა, სახიდე გადასასვლელის ტერიტორიაზე მდინარის ორივე ნაპირი ფაქტიურად არ განსხვავდება ერთმანეთისაგან და ძირითადად წამოდგენილია სამი ფენით. პირველი ფენა _ 7.2მ სიმძლავრის ნაყარი კენჭნარი კენჭების (40-45%), ხრეშის (20-25%), კაჭრების (20-25%) და სხვადასხვა მარცვლოვანი ქვიშის შემავსებლით; მეორე ფენა _ 1.9-3.6მ სიმძლავრის კენჭნარი უხეშად დამუშავებული კენჭების (40-45%), ხრეშის (20-25%), კაჭრების (15-20%) და სხვადასხვა მარცვლოვანი ქვიშის შემავსებლით; მესამე ფენა _ 15მ-ზე მეტი სიმძლავრის კენჭნარი უხეშად დამუშავებული კენჭების (45-50%), ხრეშის (15-20%), კაჭრების (10%-მდე) და რბილპლასტიური თიხაქვიშის შემავსებლით.

საინჟინრო ჰიდროლოგიური კვლევების შედეგად დადგინდა, რომ სახიდე გადასასვლელთან მდინარის 1% უზრუნველყოფის ხარჯმა შეადგინა $Q_{Q1\%}=210.083/წმ$, ხოლო მდინარის ფსკერის ნარეცხის ჯამურმა სიღრმემ მაღალი წყლის დონიდან (საერთო და ადგილობრივი) _ 6.22მ.

საპროექტო სახიდე გადასასვლელი შედგება მისასვლელი გზის, ხიდისა და სარეგულაციო ნაგებობებისაგან. საპროექტო ხიდი სამშალიანია, უჭრკოჭოვანი, სქემით 21.0+24.0+21.0მ; გეგმაში დაპროექტებულია სწორზე, ხოლო ფასადში 4%-იან ქანობზე. ხიდის გაბარიტია 9.0+2X0.9მ, სიგანე 12.1მ. მთლიანი სიგრძე 76.093მ. აქვს ორი სანაპირო და ორი შუალედური ბურჯი.

საპროექტო ხიდის მალეების გადახურვა გათვალისწინებულია მონოლითური რკინაბეტონის უჭრი ფილოვანი მალის ნაშენით. მალის ნაშენი გაანგარიშებულია A14 და HK100 დატვირთვებზე.

კოჭების დასამზადებლად გათვალისწინებულია სიმტკიცეზე B30 კლასის ბეტონი, ხოლო მუშა არმატურად გათვალისწინებულია A500 კლასის არმატურის სხვადასხვა დიამეტრის ღეროები.

ხიდის სანაპირო ბურჯები კონსტრუქციული თვალსაზრისით ერთნაირია, მონოლითური რკინაბეტონის კონსტრუქციისაა და შედგება 15.4მ სიგრძის მძლავრად არმირებული 1.2მ დიამეტრის ნაბურღ-ნატენ ხიმინჯებზე გამონოლითებული რიგელის, საკარადე კედლის, ფერმისქვეშა ფილისა და ფრთებისაგან. ბურჯის კონსტრუქციების ბეტონის კლასია B30, ხოლო არმირებისათვის გამოყენებულია A500 კლასის სხვადასხვა დიამეტრის არმატურის ღეროები.

ხიდის შუალედი ბურჯები კონსტრუქციული თვალსაზრისით ერთნაირია, მონოლითური რკინაბეტონის კონსტრუქციისაა და შედგება 15.0მ სიგრძის მძლავრად არმირებული 1.2მ დიამეტრის ნაბურღ-ნატენ ხიმინჯებზე გამონოლითებული ორსაფეხუროვანი რიგელის, ტანისა და ფერმისქვეშა ფილისაგან. ბურჯის კონსტრუქციების ბეტონის კლასია B30, ხოლო არმირებისათვის გამოყენებულია A500 კლასის სხვადასხვა დიამეტრის არმატურის ღეროები.

საპროექტო მალის ნაშენი კოჭების დაყრდნობა გათვალისწინებულია სპეციალურად არმირებული რეზინის საყრდენ ნაწილებზე.

ხიდზე სავალი ნაწილის მოწყობა გათვალისწინებულია მალის ნაშენის კოჭებზე 0.5მ სისქის ჰიდროიზოლაციისა და 7სმ სისქის ასფალტბეტონის ფენების მოწყობით. სავალ ნაწილზე ასევე გათვალისწინებულია მონოლითური კონსტრუქციის თვალამრიდებისა და ფოლადის მოაჯირების მონტაჟი.

ხიდზე გათვალისწინებულია ღია ტიპის ფოლადის კბილებიანი სადეფორმაციო ნაკერების მოწყობა. სადეფორმაციო ნაკერზე გათვალისწინებულია წყალმომცილებელი რეზინის ღარის მოწყობა.

ხიდის მისასვლელზე გათვალისწინებულია 6.0მ სიგრძის გადასასვლელი ფილების მოწყობა. გადასასვლელი ფილების კონსტრუქციების ბეტონის კლასია B30, ხოლო არმირებისათვის გამოყენებულია A500 კლასის სხვადასხვა დიამეტრის არმატურის ღეროები.

ხიდის მისასვლელი ყრილის კონუსების დაცვა გათვალისწინებულია სხვადასხვა ზომის ბეტონის ფილებისაგან მოწყობილი მოქნილი ლეიბით. ფილების ბეტონის კლასია B30, დიდი ზომის ფილებში დამაკავშირებელ არმატურად გამოყენებულია A500 კლასის არმატურის ღეროები.

სახიდე გადასასვლელის სამშენებლო სამუშაოების წარმოების პერიოდში მოძრაობის გადართვა გათვალისწინებულია სპეციალურად მოწყობილ დროებით გზაზე.

ვინაიდან საპროექტო გზა გადის რთულ რელიეფურ და საუღელტეხილო მონაკვეთზე ყველა საპროექტო პარამეტრის დაცვა გამოიწვევდა დიდი რაოდენობით მიწის სამუშაოებს. ამიტომ არსებული გზის განთვისების ზოლი შენარჩუნებულია და მისი პარამეტრების შემდეგია:

საპროექტო გზის სამოსის კონსტრუქცია სტანდარტულია და შედგება ასფალტბეტონის ორი, საფუძვლისა და ქვესაგები ფენისაგან რეაბილიტაციის შედეგად საპროექტო გზის სიგანე გაფართოვდება 7.0-9.0 მეტრამდე, გვერდულების სიგანე პროექტით გათვალისწინებულია 0.5±1.5 მ-ის ფარგლებში.

ავტოგზის გადასასვლელის მინიმალური გაბარიტი 9.0მ+2ხ1.0მ. არსებული გზის დანიშნულებიდან და პრესპექტივიდან გამომდინარე (არსებული გზა წარმოადგენს ერთადერთ დამაკავშირებელ დერეფანს ჩრდილოეთ კავკასიასთან) საპროექტო გაბარიტი (თვალამრიდიდან თვალამრიდამდე) შერჩეულია 9.0მ. ხიდური გადასასვლელის ფარგლებში ორივე მხარეს გათვალისწინებულია 1.0მ სიგანის ტროტუარის მოწყობა ბეტონის კონსტრუქციის თვალამრიდებითა და მოაჯირებით.

საპროექტო მიმართულების ვარიანტების დანიშნისათვის შეზღუდვას წარმოადგენს შემდეგი გარემოებები:

მდინარის ხეობის სივოწროვე, არსებული რელიეფი და კლიმატური პირობები (ზვავსაშიში ზონები) არ იძლევა საპროექტო მიმართულების ალტერნატიული ვარიანტების დანიშნის საშუალებას. საპროექტო ვარიანტების დანიშნა უნდა მოხდეს ხეობის ფარგლებში ადგილზე არსებული სპეციფიკური პირობებიდან გამომდინარე.

ტექნიკური დავალების თანახმად მშენებლობა უნდა განხორციელდეს უწყვეტი საგზაო მოძრაობის პირობებში. რადგან საპროექტო უბანს არ გააჩნია შემოვლითი გზები, მოძრაობა არ უნდა ჩაიკეტოს საერთაშორისო დანიშნულების გზაზე.

ზემოაღნიშნული პირობებიდან გამომდინარე აუცილებელია:

გაუმჯობესდეს და მიუახლოვდეს სტანდარტების მოთხოვნებს არსებული გზის პარამეტრები;

ძირითადი (საერთაშორისო საავტომობილო გზა) საგზაო მოძრაობა ახალი ხიდის მშენებლობის პერიოდში უნდა გადაერთოს დროებით მოწყობილ გზაზე, არსებული დროებითი ხიდური გადასასვლელის გამოყენებით;

დროებითი გზის მიერთების წერტილებს შორის არსებულ საერთაშორისო მნიშვნელობის გზაზე მოძრაობა ჩაიკეტება და მოეწყობა დახურული სამშენებლო მოედანი, რითაც შესაძლებელი გახდება ახალი ხიდისა და მისასვლელი გზების მშენებლობა თავისუფალ გარემოში.

ახალი ხიდისა და მისასვლელი გზების მონაკვეთების მშენებლობის დასრულების შემდეგ მოხდება დროებითი გზისა და არსებული დროებითი ხიდის დემონტაჟი.

გზმ-ს ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. ასევე განხილულია მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციები და მოცემულია მათზე რეაგირების გეგმა. გარდა ამისა ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა და ნარჩენების მართვის გეგმა.

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

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, მონიტორინგის გეგმის და შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად.
2. მშენებლობის დაწყებისა და ექსპლუატაციაში შესვლის შესახებ აცნობოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს.
3. უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება და შეთანხმება სამინისტროსთან, საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N 211 ბრძანების შესაბამისად.
4. საპროექტო ხიდის მიმდებარედ კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლის არსებობის შემთხვევაში დაიცვას „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ზონები და სამშენებლო სამუშაოები არ განახორციელოს საქართველოს კულტურისა და ძეგლთა დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმების გარეშე.
5. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში დასკვნის გადაცემა განახორციელოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი წესით.

IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 106-ე კილომეტრზე მდ. ბიდარაზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია მხოლოდ წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობების დაცვით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის უფროსი

