



## საქართველოს გაკეპოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

### გაკეპება N 2-1149

27/11/2019

ქ. თბილისი

**საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის მარტვილი-ტალერი-ჩხოროწყუს საავტომობილო გზის კმ25+650-ზე მდინარე ოჩხომურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა-ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ**

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სამინისტროში წარმოდგენილია, „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის მარტვილი-ტალერი-ჩხოროწყუს საავტომობილო გზის კმ25+650-ზე მდინარე ოჩხომურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა-ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებ-გვერდზე ასევე მარტვილის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ორგანოს საინფორმაციო დაფებზე განთავსება.

2019 წლის 10 მაისს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში წარმოდგენილი იყო „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის მარტვილი-ტალერი-ჩხოროწყუს საავტომობილო გზის კმ25+650-ზე მდინარე ოჩხომურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა-ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი, ასევე გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (2019 წლის 1 ივლისის N 2-606 ბრძანება; № 63 სკოპინგის დასკვნას (27.06.2019 წ)). გზმ ანგარიში მომზადებულია შპს „ინტერპროექტის“ მიერ.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება, რომ საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს მარტვილის მუნიციპალიტეტის სოფელ კურზუში, მდ. ოჩხომურზე (საპროექტო ტერიტორიის GPS კოორდინატები: X - 276309.50; Y - 4718448.66). მანძილი უახლოეს მოსახლემდე შეადგენს დაახლოებით 50 მ-ს.

მდ. ოჩხომურზე ამჟამად არსებული სახიდე გადასასვლელი არის ერთმალისანი. ხიდის მთლიანი სიგრძე 25,7 მ-ა, ხოლო გაბარიტი 4.5 მ. ხიდი განლაგებულია ნულოვან ქანობზე. ხიდს არ გააჩნია ტროტუარები. ხიდის ყრილთან შეუღლება მოწყობილია ნორმების

დარღვევით, რაც ქმნის ავარიულ სიტუაციებს. ხიდის განივი კვეთის ზომები არასაკმარისია შეუფერხებელი საგზაო მოძრაობის უზრუნველსაყოფად.

გზმ-ის ანგარიშში განხილულია სახიდე გადასასვლელის კონსტრუქციული ალტერნატივები და წარმოდგენილია საპროექტო ხიდის 3 კონსტრუქციული ალტერნატივა: კონსტრუქცია „A“; კონსტრუქცია „B“; კონსტრუქცია „C“. რომელთა ანალიზის შედეგად უპირატესობა მიენიჭა ვარიანტ „A“-ს. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით ხიდის მშენებლობის ოპტიმალური ტერიტორია შერჩეულ იქნა შემდეგი მოსაზრებების გათვალისწინებით: სახიდე გადასასვლელი აშენდება უკვე არსებულის ნაცვლად, ანუ არ მოხდება ახალი ტერიტორიის ათვისება (შესაბამისად პროექტის განხორციელებას ნაკლები ზემოქმედება ექნება გარემოზე).

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ადგილზე შესრულდა საინჟინრო-გეოდეზიური და საინჟინრო-გეოლოგიური, აგრეთვე მორფომეტრიული და ჰიდროლოგიური კვლევითი სამუშაოები. საპროექტო ხიდი ერთმალაიანია, მართობულად კვეთს მდ. ოჩხომურის კალაპოტს. ხიდის სიმაღლე შეადგენს - 7,9 მ-ს. ხიდის გაბარიტია - 1,0+7,0+1,0მ, ხოლო ხიდის სიგანე - 10,3 მ. ხიდის მთლიანი სიგრძე შეადგენს - 37,1 მ. ხიდს აქვს ორი სანაპირო ბურჯი. საპროექტო ფოლად-რკინაბეტონის მალის ნაშენი განივ კვეთში შედგენილია ორი ცალი 27,0 მ სიგრძის ფოლადის ორტესებრი გრძივი მთავარი კოჭისაგან. თითოეული მთავარი კოჭის სიმაღლე მუდმივია მთელ სიგრძეზე და შეადგენს 1,5 მეტრს, ხოლო მათ ღერძებს შორის მანძილი - 5,0 მეტრს. საპროექტო ხიდის მშენებლობის პროცესში გათვალისწინებულია დროებითი გზის მოწყობა. დროებითი გზა ეწყობა არსებულ ხიდთან ახლოს, მარჯვენა მხარეს, მისი სიგრძეა 100 მ. მდინარე ოჩხომურის გატარება ხდება 12 მ სიგრძის და 1 მ დიამეტრის ლითონის 6 ცალი მილის მეშვეობით. დროებითი გზის მოსაწყობად გამოიყენება დრენირებადი გრუნტი. ზემოდან მოშანდაკდება 20 სმ. სისქის კვიშახრეშოვანი ნარევი. დროებითი გზის სავალი ნაწილის სიგანე - 4 მ. ყრილის საშუალო სიმაღლე - 4.70. მშენებლობის დასრულების შემდეგ მოხდება დროებითი გზის დაშლა. სამუშაოების ჩატარების ხანგრძლივობა შეადგენს 180 დღეს.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ხიდის მშენებლობისას მძლავრი ინფრასტრუქტურის მქონე სამშენებლო ბანაკის მოწყობა საჭირო არ არის. გათვალისწინებულია მხოლოდ სამშენებლო მოედნის მოწყობა მექანიზმების გასაჩერებელი ადგილით, საერთო ფართობით 120 კვ.მ, საპროექტო ხიდთან, არსებულ მისასვლელ გზაზე. სამშენებლო მოედანზე მოეწყობა: სადარაჯო ჯიხური - 1ც; სასაწყობე კონტეინერი - 1ც; საოფისე კონტეინერი - 1ც. გათვალისწინებული არ არის გარემოზე ზემოქმედების ისეთი წყაროების მოწყობა, როგორებიცაა ბეტონის ან ასფალტბეტონის საამქრო, ინერტული მასალების სამსხვრევ-დამხარისხებელი საამქროს და სხვ. სამშენებლო მასალებისა და კონსტრუქციები შემოტანილი იქნება მზა სახით. სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება: 90 000 ლ/წელ. სასმელად შესაძლებელია ბუტილირებული წყლების გამოყენება.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, პირველ ეტაპზე განხორციელდება მოსამზადებელი და დაკვალივითი სამუშაოები და არსებული ხიდის დემონტაჟი. მეორე ეტაპზე განხორციელდება მიწის სამუშაოები ბურჯების ასაშენებლად. მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოების ჩატარება საჭირო იქნება ძირითადად სახიდე გადასასვლელის მისასვლელი გზების მოწყობის დროს (ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა მოიხსნება, დროებითი ხიდის დერეფნის თითქმის მთლიან სიგრძეზე), პროექტით გათვალისწინებული მოსახსნელი მიწის ნაყოფიერი ფენის საერთო რაოდენობა იქნება - 90 მ<sup>3</sup>. ნიადაგის

ნაყოფიერი ფენის დროებით დასაწყობება მოხდება სამშენებლო მოედნის ტერიტორიაზე, რომელიც შემდგომში გამოიყენება სარეკულტივაციო სამუშაოებისათვის.

გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია ხიდის მშენებლობა-ექსპლუატაციის პერიოდში გარემოზე ზემოქმედების ძირითადი წყაროები, შესაბამის შემარბილებელ ღონისძიებებთან ერთად.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ატმოსფერული ჰაერის შესაძლო დაბინძურების ხარისხის შეფასება მშენებლობის ეტაპისათვის. შეფასებულია და გაანგარიშებულია სამშენებლო ტექნიკის ფუნქციონირებისას მოსალოდნელი ემისიები ატმოსფერულ ჰაერში. იდენტიფიცირებულია დაბინძურების 4 ძირითადი წყარო (გ-1 - გ-4). გაბნევის გაანგარიშებებით ირკვევა, რომ ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის დადგენილ ნორმებზე გადაჭარბებას ადგილი არ აქვს არც ერთ საკონტროლო წერტილში. გამონაბოლქვის და მტვრის გავრცელების შემცირების მიზნით გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია შემარბილებელი ღონისძიებები.

მშენებლობის ეტაპზე გზმ-ის ანგარიშის შესაბამის თავში მოცემული ხმაურის გავრცელების გაანგარიშების შედეგების მიხედვით (რომელიც ჩატარებულია ყველა წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევისათვის) სამშენებლო მოედნიდან ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. აღსანიშნავია, რომ ყველა წყაროს ერთდროული მუშაობა პრაქტიკულად გამორიცხულია და ხმაურის გავრცელების ფაქტიური დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები. მშენებლობის ეტაპისთვის ხმაურის გავრცელების დონეების მინიმუმაციისათვის გათვალისწინებულია ასევე შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელება.

პროექტის განხორციელებისას მოსალოდნელია გრუნტის დაბინძურება, როგორც მოსამზადებელი სამუშაოების, ასევე მშენებლობის პროცესში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გათვალისწინებით გრუნტის დაბინძურების რისკი არ იქნება მაღალი. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია ასევე მშენებლობის ეტაპზე ზედაპირული და გრუნტის წყლების ხარისხის გაუარესების რისკების პრევენციის მიზნით შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

გზმ-ის ანგარიში მოიცავს საკვლევ ტერიტორიაზე არსებული ბიოლოგიური გარემოს შეფასებას (საველე სამუშაოები ჩატარებულ იქნა 2019 წლის ივლისის თვეში). პროექტის განხორციელებისას ხე-მცენარეები (მრავალწლოვანი ნარგავები) მოიჭრება დროებითი გზის მოწყობისას. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მრავალწლიანი ნარგავების ჩამონათვალი. საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებულ ფაუნის სახეობებზე მოსალოდნელია არაპირდაპირი ან დროებითი სახის ზემოქმედება. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით საპროექტო ტერიტორია არის დასახლებულ პუნქტში, ხოლო ხიდის აშენება იგეგმება არსებულ ღერძზე, შესაბამისად ფაუნის წარმომადგენლები ნაწილობრივ შეგუებულნი არიან ანთროპოგენულ ზემოქმედებას. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია მდ. ოჩხომურის აუზისთვის დამახასიათებელი იქთიოფაუნის სახეობები (რომელთა შორისაა კალმახი). გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით საპროექტო ხიდის მშენებლობა დაგეგმილია განაპირა ბურჯებზე, შესაბამისად უშუალოდ მდინარის კალაპოტში სამშენებლო სამუშაოები არ განხორციელდება.

მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია გარკვეული რაოდენობის სახიფათო და არა სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით ნარჩენების დროებითი განთავსებისათვის სამშენებლო მოედნებზე დაიდგება სათანადო მარკირების მქონე დახურული კონტეინერები. საყოფაცხოვრებო ნარჩენები გატანილი იქნება ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელზე. სახიფათო ნარჩენების შემდგომი მართვა განხორციელდება ამ საქმიანობაზე სათანადო ნებართვის მქონე კონტრაქტორების მიერ. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, სანაყაროდ გამოყენებული იქნება ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელი. პროექტის მიხედვით მოსალოდნელი ფუჭი გრუნტის რაოდენობაა - 945 მ<sup>3</sup>. არსებული ხიდის ბურჯების დაშლისას წარმოქმნილი ნაყარის რაოდენობა - 250 მ<sup>3</sup>. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამის ქვეთავში განსაზღვრულია ნარჩენების მართვის გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებები. მშენებლობის ეტაპზე მშენებელი კონტრაქტორი უზრუნველყოფს ნარჩენების მართვის გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებების შესრულებას.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია საპროექტო ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა. ზემოაღნიშნული კვლევის მიხედვით საპროექტო უბანზე სახიფათო გეოდინამიკური პროცესები და მოვლენები არ ფიქსირდება. ტერიტორია საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების მიხედვით მიეკუთვნება მეორე კატეგორიას. ხოლო საპროექტო ხიდის ფუნდამენტი შიძლება განთავსდეს სგე-3-ზე (სგე-3 - მერგელი მოლურჯო-ნაცრისფერი, სუსტად გამოფიტული და სუსტად დანაპრალებული). საკვლევი ტერიტორიის სეისმურობა შეადგენს 9 ბალს.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე 2019 წლის 18 ოქტომბერს პროექტთან დაკავშირებით საჯარო განხილვა მოეწყო მარტვილის მუნიციპალიტეტი, სოფ. კურზუს ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლები და სოფ. კურზუს მოსახლეობა. საჯარო განხილვაზე პროექტთან დაკავშირებით მოსახლეობის შენიშვნები/მოსაზრებები ძირითადად შეეხებოდა ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ მიწის საკუთრებებს, აღნიშნულთან დაკავშირებით კომპეტენციის ფარგლებში დაინტერესებული მოსახლეობას შესაბამისი რეკომენდაციები მისცა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლმა. სამინისტროში გზმ-ის ანგარიშის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე წერილობითი შენიშვნები/მოსაზრებები პროექტთან დაკავშირებით არ დაფიქსირებულა.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია შემარბილებელი ღონისძიებების შეჯამება, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები, ნარჩენების მართვის გეგმა და საპროექტო ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა.

აღნიშნული გზმ-ს ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლის და ამავე კოდექსის პირველი დანართის მე-13 პუნქტის საფუძველზე

### **ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:**

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის მარტვილი-ტალერი-ჩხოროწყუს საავტომობილო გზის კმ25+650-ზე მდინარე ოჩხომურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა-ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, წარმოდგენილი სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებები, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნარჩენების მართვა განახორციელოს საქართველოს კანონის „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ და მისგან გამომავალი კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად. ამასთან საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამინისტროში მშენებლობის დაწყებამდე შესათანხმებლად წარმოადგინოს კომპანიის ნარჩენების მართვის გეგმა საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს #211 ბრძანების შესაბამისად. ნარჩენების მართვა განახორციელოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მართვა უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილების შესაბამისად;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის პროცესში უზრუნველყოს საპროექტო ხიდეზე სანიაღვრე წყალარინების არხის მოწყობა;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სადემონდაჟო და ხიდის სამშენებლო სამუშაოები არ განხორციელოს მდინარე ოჩხომურისთვის დამახასიათებელი იქტოფაუნის წარმომადგენლების (განსაკუთრებით წითელი ნუსხის სახეობების) ტოფობის (ქვირითობის) პერიოდში;
8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნაპირსამაგრი ნაგებობის საჭიროების შესახებ ინფორმაციის დაზუსტება, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი ღონისძიებების შემუშავება და სამინისტროში კანონმდებლობის დადგენილი წესით წარმოდგენა;
9. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
10. ბრძანება ძალაში შევიდეს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
11. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და მარტვილის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
12. 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

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'ლ. დავითაშვილი'.

მინისტრი