



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-1152

27/11/2019

ქ. თბილისი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის „თბილისი - სენაკი - ლესელიძე“ საავტომობილო გზის მე-40 კმ-ზე მდ. ქსანზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში წარმოდგენილია, კასპის და მცხეთის მუნიციპალიტეტების საზღვარზე „თბილისი - სენაკი - ლესელიძე“ საავტომობილო გზის მე-40 კმ-ზე მდ. ქსანზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა, ზემოაღნიშნული დოკუმენტაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებ გვერდზე, ასევე კასპისა და მცხეთის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ორგანოების საინფორმაციო დაფებზე განთავსება.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს კასპის და მცხეთის მუნიციპალიტეტების საზღვარზე. ახალი ხიდის მშენებლობა გათვალისწინებულია თბილისი - სენაკი - ლესელიძე საავტომობილო გზის მე-40 კმ-ზე, არსებული ორი ხიდიდან, სამხრეთის მხარეს (სენაკი-თბილისის მიმართულებით) არსებული ხიდის ნაცვლად. აღნიშნული ტერიტორიიდან უახლოესი დასახლებული პუნქტი დამორებულია დაახლოებით 750 მეტრით.

არსებული ხიდის სიგრძე შეადგენს 173 მეტრს და შედგება 8 მალისგან. სახიდე გადასასვლელის კიდეებში არსებული რკინაბეტონის მალეები შედგება 7 წინასწარ დამზადებული T-სებრი კოჭებისგან, რომელიც დამონტაჟებულია განაპირა და შუალედური ბურჯების თავზე. კოჭების ზედა თაროები დაკავშირებულია ბეტონის სავალ ნაწილთან, რომლის სისქეა 22 სმ. კონსტრუქციული თვალსაზრისით, ხიდის აღნიშნული ნაწილი წარმოადგენს კოჭებზე მარტივად დაყრდნობილ კონსტრუქციას. კოჭები დაყრდნობილია ელასტომერულ საყრდენებზე სეისმური ბმულებით (განვი კოჭების გარეშე). მდინარის გასწვრივ სახიდე გადასასვლელის შუა ბურჯების ღერძები ჭადრაკულადაა განთავსებული მდინარის კალაპოტში, რაც იწვევს კალაპოტის ჩახერგვას და მდინარის ნაკადის გადაადგილების შეფერხებას წყალდიდობების პერიოდში, ამასთან

არადამაკმაყოფილებელ მდგომარეობაშია ხიდის მალის ნაშენი და სავალ ნაწილზე შეინიშნება ბეტონის დაზიანების კვალი.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, პროექტირების ეტაპზე განხილული იყო არაქმედების ალტერნატივა და ხიდის კონსტრუქციების ალტერნატიული ვარიანტები. იმის გათვალისწინებით, რომ საპროექტო სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა დაგეგმილია არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად, გზმ-ის ანგარიშში საპროექტო ხიდის განთავსების ადგილმდებარეობის ალტერნატიული ვარიანტები განხილული არ არის. წარმოდგენილია საპროექტო ხიდის ორი კონსტრუქციული ალტერნატივა: კონსტრუქცია „A“ და კონსტრუქცია „B“; გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, გარემოსდაცვითი უპირატესობის, მდინარის რეჟიმის, აგრეთვე ძირითადი სამუშაოების მოცულობების და ალტერნატიული ვარიანტების შედარების გათვალისწინებით უპირატესობა მიენიჭა ვარიანტ „A“-ს, რომლის მიხედვით საპროექტო სახიდე გადასასვლელი იქნება ექვსმალიანი, სიგრძით 194,48 მ - სიგანით 14 მ, ორი სანაპირო და ხუთი შუალედური ბურჯით. საპროექტო ხიდი ჭრილკოჭოვანია, სქემით 6X31 მ. ხიდის გაბარიტია 11,5+1 მ. მალის ნაშენი და ბურჯები ინდივიდუალური კონსტრუქციისაა. მალის ნაშენებად გათვალისწინებულია 31 მ სიგრძის კონსტრუქცია, რომლიც შედგება შვიდი რკინაბეტონის კოჭისგან და კოჭების გამაერთიანებელი მძლავრად არმირებული რკინაბეტონის ფილისგან. ხიდის სანაპირო და შუალედური ბურჯები მონოლითური რკინაბეტონის კონსტრუქციისაა. მალის ნაშენის ბურჯებზე დაყრდნობა დაგეგმილია არმირებული რეზინის საყრდენი ნაწილების საშუალებით, ხოლო სადეფორმაციო ნაკერებად გათვალისწინებულია ინდივიდუალური კონსტრუქციის ფოლადის ნაკერების მოწყობა. პროექტით, ასევე დაგეგმილია 5 მ სიგრძის გადასასვლელი ფილების მოწყობა. ხიდის რკინაბეტონის საპროექტო თვალამრიდი იქნება ტრაპეციული მოხაზულობის, რომლის სიმაღლე შეადგენს 0,75 მეტრს, ხოლო სისქე (ძირის დონეზე) 0,4 მეტრს. სახიდე გადასასვლელის სავალი ნაწილის რკინაბეტონის და ბეტონის ყველა კონსტრუქციის აგება გათვალისწინებულია B30 კლასის (სიმტკიცის) ბეტონით, ხოლო არმირებისათვის გამოყენებული იქნება „A-500C“ კლასის არმატურის ღეროები. პროექტით, ასევე დაგეგმილია ინდივიდუალური კონსტრუქციის ფოლადის მოაჯირების მონტაჟი, რომელიც მაგრდება სავალ ნაწილზე.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობის ეტაპზე სამშენებლო ბანაკების მოწყობა საჭირო არ არის. გათვალისწინებულია სამშენებლო მოედნის მოწყობა, სადაც ინერტული მასალების სამსხვრევი/დამამზადებელი საამქროების მოწყობა არ იგეგმება. სამშენებლო სამუშაოებში გამოსაყენებელი ინერტული მასალების ტრანსპორტირება განხორციელდება მდინარე ქსანზე არსებული საამქროებიდან.

რაც შეეხება მშენებლობის პროცესში მოძრაობის შეზღუდვას, სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობის პროცესში სატრანსპორტო ნაკადის დროებითი მოძრაობისთვის გამოყენებული იქნება თბილისი-სენაკის მიმართულებით არსებული რკინაბეტონისა და ფოლად-რკინაბეტონის მალის ნაშენის მქონე ხიდი. პროექტის მიხედვით, საწყის ეტაპზე განხორციელდება მოსამზადებელი სამუშაოები და არსებული ხიდის დემონტაჟი, ხოლო შემდეგ ეტაპზე დაიწყება სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტერიტორიაზე ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა, რომლის მიხედვით, სამშენებლო უბანზე გამოიყო სამი საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე). სგე-1 წარმოდგენილია რიყნარი-კენჭით, ხრეშით, კაჭრებისა და ლოდების ჩანართებით 15%-მდე, თიხნარის შემავსებლით. სგე-2 წარმოდგენილია რიყნარი-კენჭით, ხრეშით, კაჭრების ჩანართებით 5-10%-მდე, სხვადასხვა მარცვლოვანი ქვიშის შემავსებლითა და 10-15სმ-ის სისქის თიხაქვიშის ლინზებით. სგე-3 ფენა წარმოდგენილია რიყნარი-კენჭით, ხრეშით, კაჭრების ჩანართებით 5-10%-მდე და კარბონატული თიხის შემავსებლით. ჩატარებული ქიმიური ანალიზის შედეგად გრუნტს არ ახასიათებს აგრესიულობა ცემენტზე დამზადებული ბეტონისა და რკინაბეტონის კონსტრუქციების მიმართ. საპროექტო ხიდის ხიმინჯების განთავსება დაგეგმილია სგე-2-ზე და სგე-3-ზე. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტერიტორიაზე საშიში გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურება არ შეინიშნება. საკვლევი ტერიტორია საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების სირთულის მიხედვით მიეკუთვნება მეორე კატეგორიას, საპროექტო ტერიტორიის სეისმურობა შეადგენს 8 ბალს.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია მდ. ქსნის ჰიდროლოგიურ კვლევების შესახებ. 100 წლიანი განმეორებადობის მიხედვით, მდ. ქსნის მაქსიმალური ხარჯი შეადგენს 448 მ³/წმ-ს, ხოლო კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის მაქსიმალური სიღრმეა 5,25 მ. აღნიშნული კვლევის საფუძველზე დადგინდა მდინარის ჰიდრაულიკური ელემენტები. სახიდე გადასასვლელი დაპროექტებულია მდ. ქსნის მაქსიმალური ხარჯების და წყლის შესაბამისი დონეების გათვალისწინებით. საპროექტო ხიდის მშენებლობა დაგეგმილია მდინარე ქსნის წყალმცირობის პერიოდში.

ვინაიდან ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა დაგეგმილია არსებული სახიდე გადასასვლელის ადგილას, აღნიშნული გარემოების და პროექტით დაგეგმილი სამუშაოების სპეციფიკის გათვალისწინებით ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა დაგეგმილი არ არის. ნიადაგის და გრუნტის ხარისხზე ზემოქმედება შეიძლება მოახდინოს ნარჩენების არასწორმა მართვამ, საწვავ-საპოხი მასალების და სამშენებლო მასალების შენახვის წესების დარღვევამ, ასევე სამშენებლო ტექნიკიდან და სატრანსპორტო საშუალებებიდან საწვავის/საპოხი მასალების შემთხვევითმა დაღვრამ. ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედებას, შესაძლოა ადგილი ქონდეს ბურღვის, საძირკვლის ამოღების, საწვავის/ზეთის დაღვრის და სხვა გაუთვალისწინებელი შემთხვევების დროს. ყოველივე ზემოაღნიშნულთან დაკავშირებით, გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია შემარბილებელი ღონისძიებების და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

სამშენებლო სამუშაოების პროცესში მომსახურე პერსონალისთვის წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით (ბუტილირებული წყლის სახით). სამეურნეო ფეკალური წყლების შესაგროვებლად დაგეგმილია საასენიზაციო ორმოს და ბიოტუალეტის მოწყობა, რომელიც პერიოდულად დაიცლება შესაბამისი ტრანსპორტით/დანადგარით.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტის განხორციელების პერიოდში წარმოქმნილი ნარჩენების სახეები, სავარაუდო რაოდენობები და მართვის ღონისძიებები. მშენებლობის

ეტაპზე მოსალოდნელია სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა, რომელიც შეგროვდება შესაბამის კონტეინერებში. არასახიფათო ნარჩენების გატანა მოხდება მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენები გადაცემა, აღნიშნული სახის ნარჩენების მართვაზე შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე პირს. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ, მოხდება გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით (მოსალოდნელი მოცულობით 1500 მ³), ასევე არსებული ხიდის ბურჯების დაშლა (მოსალოდნელი მოცულობით 1200 მ³) აღნიშნული ნარჩენების განთავსებისთვის გამოყენებული იქნება ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელი.

გზმ-ს ანგარიში მოიცავს საპროექტო ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის შეფასებას, რელიეფურ-მორფოლოგიურ, კლიმატურ, ჰიდროლოგიურ და საინჟინრო-გეოლოგიურ პირობებს, ასევე, ინფორმაციას საპროექტო არეალში არსებული ბიოლოგიური გარემოს შესახებ.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების განხორციელების პერიოდში ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეული მავნე ნივთიერებები, რომელთა გაფრქვევის მთავარ წყაროს წარმოადგენს სამშენებლო მანქანები/დანადგარები. ხმაურის გავრცელების თვალსაზრისით ჩატარებულია გაანგარიშება, მშენებლობის ეტაპზე ყველა მანქანა-მოწყობილობის ერთდროული მუშაობის შემთხვევისთვის (ყველაზე უარესი სცენარი). გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედანზე ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს, თუმცა ხმაურის გავრცელების ფაქტიური დონეები იქნება უფრო ნაკლები, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები. ასევე აღსანიშნავია, რომ დასახლებული პუნქტის დაშორების (750 მ) გათვალისწინებით ხმაურითა და ატმოსფერული ჰაერში მავნე ნივთიერებების გაფრქვევით გამოწვეული ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი.

გზმ-ის ანგარიში მოიცავს საკვლევ ტერიტორიაზე არსებული ბიოლოგიური გარემოს შეფასებას, პროექტით გათვალისწინებული საქმიანობის განხორციელებით გამოწვეული ზემოქმედების ანალიზს და შესაბამის შემარბილებელ ღონისძიებებს. წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, საპროექტო ტერიტორიაზე საველე კვლევა ჩატარდა 2019 წლის აგვისტოს თვეში. კვლევის ძირითადი მიზანი იყო ჰაბიტატების/მცენარეულობის ტიპების აღრიცხვა და მათი ვიზუალურ დაკვირვებაზე დაფუძნებული შეფასება. საკვლევი არეალი ხასიათდება რბილი, ვაკე რელიეფით და ძირითადად ანთროპოგენული ლანდშაფტით არის წარმოდგენილი. საკვლევი ტერიტორიის დიდი ნაწილი დაფარულია ანთროპოგენული, არამყარი მეორეული მცენარეულობით. სამშენებლო დერეფნის მომზადების პროცესში, წითელ წიგნში შეტანილი ხე-მცენარეებზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. საპროექტო ტერიტორიის ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე ფაუნის წარმომადგენლებზე და მათ ჰაბიტატებზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საქმიანობის შედეგად შესაძლო ავარიული სიტუაციების აღბათობის განსაზღვრა და მათი მოსალოდნელი შედეგების ანალიზი, ასევე ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა და ხანძარსაწინააღმდეგო ღონისძიებები. გზმ-ის ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. გარდა ამისა, ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით, ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე გზმ-ის ანგარიში და თანდართული დოკუმენტაცია განთავსდა გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს ოფიციალურ ვებ გვერდზე, ასევე კასპის და მცხეთის მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციული ერთეულების შენობების საინფორმაციო დაფებზე. აღნიშნულ საქმიანობასთან დაკავშირებით, სამინისტროში საზოგადოების მხრიდან წერილობითი შენიშვნები არ წარმოდგენილა.

ვიანაიდან, საპროექტო სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა და ექსპლუატაცია დაგეგმილია „თბილისი - სენაკი - ლესელიძე“ საავტომობილო გზის მე-40 კმ-ზე არსებული ხიდებიდან, კასპის მუნიციპალიტეტის, სოფ. ალაიანის მხარეს არსებულ ხიდზე, ასევე იმის გათვალისწინებით, რომ საპროექტო ტერიტორიიდან უახლოეს დასახლებულ პუნქტს წარმოადგენს სოფ. ალაიანი. 2019 წლის 11 ოქტომბერს, კასპის მუნიციპალიტეტში, სოფ. ალაიანის ადმინისტრაციულ ერთეულში გაიმართა აღნიშნული პროექტის გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვა. მიუხედავად იმისა, რომ პროექტის სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვას ესწრებოდა ადგილობრივი მოსახლეობა, გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვაზე გამოცხადნენ მხოლოდ გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს და საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლები, ხოლო მოსახლეობის მხრიდან საჯარო განხილვაზე არავინ გამოცხადებულა. გზმ-ის ანგარიშის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე შენიშვნები/მოსაზრებები პროექტთან დაკავშირებით 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 საერთაშორისო მნიშვნელობის „თბილისი - სენაკი - ლესელიძე“ საავტომობილო გზის მე-40 კმ-ზე მდ. ქსანზე 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

- ლონისძიებების, ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილებისა და საკომპენსაციო ღონისძიებების, ასევე გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად ;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობისას და მშენებლობის დასრულების შემდეგ ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს „ნარჩენების მართვის კოდექსისა“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით დადგენილი მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
 5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
 6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად.
 7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს.
 8. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით.
 9. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს.
 10. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე.
 11. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე , ასევე კასპის და მცხეთის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფებზე.
 12. 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