



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-341

15/04/2020

ქ. თბილისი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურთან დამაკავშირებელი საავტომობილო გზის, რკინიგზის და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

2020 წლის 17 იანვარს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სამინისტროში წარმოდგენილია ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურთან დამაკავშირებელი საავტომობილო გზის, რკინიგზის და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მშენებლობის და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა, დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ასევე ზუგდიდისა და ხობის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ორგანოს საინფორმაციო დაფებზე განთავსება. წარმოდგენილი გზშ-ის ანგარიში მომზადებულია ავსტრალიური საკონსულტაციო კომპანია SMEC International PTY Limited-ის (საქართველოს ფილიალი) და შპს „მშენპროექტის“ მიერ.

გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-9 მუხლის შესაბამისად, სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი იყო ზემოაღნიშნული პროექტის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შესაბამისად განსაზღვრული და დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი, შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ს პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (სკოპინგის დასკვნა N102 (16.10.2019 წ.); 2019 წლის 10 ოქტომბრის N 2-1007 ბრძანება).

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, დაგეგმილია ანაკლიის საპროექტო საზღვაო ნავსადგურთან დამაკავშირებელი სახმელეთო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა, რომელიც უზრუნველყოფს პორტისთვის ტვირთების მიწოდებას აღმოსავლეთიდან დასავლეთის მიმართულებით. გათვალისწინებულია ორზოლიანი (ერთი ზოლი თითოეული მიმართულებით) საავტომობილო გზის და ერთლიანდაგიანი რკინიგზის ხაზის მშენებლობა. საპროექტო დერეფანი ძირითადად განლაგებულია ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის საზღვრებში, ხოლო მცირე მონაკვეთი ხობის მუნიციპალიტეტის სოფ. ხამისკურის ტერიტორიაზე. საავტომობილო გზა და რკინიგზა განთავსდება საერთო დერეფანში.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო დერეფნის ალტერნატივების დახასიათება და პროექტის არაქმედების ალტერნატივა. გზშ-ის ანგარიშში განხილულია საპროექტო

დერეფნის 4 ალტერნატიული მარშრუტი (N1, N2, N3, N4). ამასთან, ალტერნატივა N4 თავის მხრივ დაყოფილია „ა“ და „ბ“ ალტერნატიულ მიმართულებებად. ტექნიკური, გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების შედარებითი ანალიზის შედეგად, აგრეთვე ვინაიდან ალტერნატივა N4ა-ს ერთ-ერთი მონაკვეთი მნიშვნელოვნად უახლოვდებოდა შპს „საქართველოს მყარი ნარჩენების მართვის კომპანის“ კუთვნილ ნაკვეთს (ნაგავსაყრელს) - საბოლოოდ შერჩეული საპროექტო დერეფნის ოპტიმალური ვარიანტია ალტერნატივა - N4ბ.

საპროექტო დერეფანი იწყება მშენებარე ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურიდან (GPS: X-713383.14; Y-4696005.26) და გრძელდება აღმოსავლეთით (რკინიგზაც და გზაც მიუყვება საერთო დერეფანს). დერეფნის საწყისი, დაახლოებით 1.5 კმ გადის სახნავ-სათეს და საძოვარ მიწებზე (გადამკვეთი კომუნიკაციებიდან აღსანიშნავია ელექტროგადამცემი ხაზები და საწრეტი არხები), აღნიშნულის შემდგომ დაახლოებით 2 კმ სიგრძის მონაკვეთზე დაგეგმილია რკინიგზის სადგურის „ანაკლია“ მოწყობა (დამორება უახლოეს მოსახლემდე - 25 მ). შემდგომი მონაკვეთი სოფ. დიდი ნემამდე ერთგვაროვანია და გადადის კერძო საკუთრებაში არსებულ სასოფლო-სამეურნეო მიწის ნაკვეთებზე, სოფ. დიდი ნემის ტერიტორიაზე საპროექტო დერეფანი კვეთს საცხოვრებელ ზონას (საცხოვრებელ ზონაში საპროექტო დერეფნიდან მანძილი უახლოეს მოხლემდე - 60 მ). შემდეგი დაახლოებით 1-1,3 კმ სიგრძის მონაკვეთი ემთხვევა სახნავ-სათეს და საძოვარ ტერიტორიებს. ხოლო სოფ. ხამისკურის ტერიტორიაზე საპროექტო გზა და რკინიგზა ერთმანეთს შორდება. რკინიგზა გადაკვეთს არსებულ ავტომაგისტრალს და დაუერთდება ხობი-ზუგდიდის რკინიგზის მონაკვეთის ხამისკური-ცაცხვის უბანს (ხამისკურის მიერთების კვანძი - X-730259.673; Y-4697693.937), ხოლო საპროექტო გზა დაუერთდება ხობი-ზუგდიდის არსებულ ავტომაგისტრალს (მიერთების წერტილის კოორდინატებია: X-729497.141; Y-4697819.963).

გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, საპროექტო ინფრასტრუქტურის ძირითადი ტექნიკური მონაცემებია: რკინიგზის სიგრძე-17,5 კმ; საავტ. გზის სიგრძე-19,5 კმ; ესტაკადების რაოდენობა - 5; მიწისქვეშა გადასასვლელების რაოდენობა - 11; წყალგამტარი არხები - 35; წყალგამტარი მილები რაოდენობა - 150; ელექტრომომარაგება - ანაკლიის სათავო დამადაბლებელი ქვესადგურიდან საპროექტო სადგურ „ანაკლია“-ში გათვალისწინებულ წევის ქვესადგურამდე; საპროექტო ეგხ-ს სიგრძე - 3,35 კმ; საპროექტო ეგხ-ს ძაბვა - 35 კვ; საყრდენი ანძების რაოდენობა 19; წევის ქვესადგურის დადგმული სიმძლავრე - 15 მვა.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის ტვირთნაკადების სარკინიგზო ტრანსპორტით მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით გათვალისწინებულია: ანაკლიის ნავსადგურის მისასვლელი ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა არსებული ხობი-ზუგდიდის რკინიგზის მონაკვეთის ხამისკური-ცაცხვის უბნიდან (საპროექტო რკინიგზის ძირითადი პარამეტრებია: კატეგორია-III, ლიანდაგების რაოდენობა-1, ლიანდაგის სიგანე-1520 მმ; რელსის ტიპი-R65, განძელები-რკინაბეტონი); ხობი-ზუგდიდის მონაკვეთზე სოფ. ხამისკურთან რკინიგზის ხაზის მიერთების კვანძის მოწყობა და არსებული რკინიგზის ამ მონაკვეთის რეკონსტრუქცია (პროექტით გათვალისწინებულია ორი ახალი ლიანდაგის მოწყობა. ხოლო არსებული მთავარი ლიანდაგის ფუნქცია და მიმართულება იცვლება, კერძოდ არსებული ლიანდაგი ხდება ანაკლიის საპროექტო სადგურისაკენ მიმავალი მთავარი ხაზი. საპროექტო ორი ლიანდაგიდან ერთის მიმართულება იქნება - ზუგდიდი (სადგური „ინგირი“), ხოლო მეორე დაპროექტებულია, როგორც შემოსავლელი ხაზი); რკინიგზის სადგურ „ხობის“ რეკონსტრუქცია (პროექტით გათვალისწინებულია არსებული №1 და №3 ლიანდაგების დაგრძელება სასარგებლო სიგრძით 850 მეტრამდე და ორი ახალი მიმღებ-გამგზავნი ლიანდაგის დამატება); რკინიგზის სადგურის „ანაკლიას“

მშენებლობა (რკინიგზის სადგური „ანაკლია“-ში გათვალისწინებულია 8 მიმდებ- გამგზავნი (850 მეტრი) ლიანდაგის მშენებლობა, ორი გამწევი ჩიხის მოწყობა (850 მეტრი), თბომავლის და ელმავლის გადასაყენებელი ჩიხები, ერთი სავლელი ჩიხი, ჩიხი მძიმეწონიანი ტვირთებისათვის, გადასაყენებელი ჩიხი, ლიანდაგის სარემონტო ჯგუფის და ვაგონების ახსნითი შეკეთების ჩიხები. საპროექტო ტერიტორიაზე განთავსდება ასევე სადგურის შენობა, ლიანდაგის სარემონტო ჯგუფის შენობა, ვაგონების ახსნითი შეკეთების საამქრო, სალოკომოტივო ბრიგადების მოსასვენებელი შენობა. სადგურ ანაკლიაში მოეწყობა წვეის ქვესადგური. ქვესადგურის კვების წყაროდ მიღებულია ანაკლიის სათავო დამადაბლებელი ქვესადგური. საპროექტო ქვესადგურამდე გათვალისწინებულია ორჯაჭვიანი 35 კვ საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზის გაყვანა).

საპროექტო საავტომობილო გზა, როგორც უკვე აღინიშნა იქნება ორზოლიანი და მოეწყობა ვაკისზე. საავტომობილო გზის ტრასაზე ეწყობა 4 ავტოსატრანსპორტო კვანძი. საპროექტო გზის სიგანე - 15 მ. მანძილი რკინიგზის და საავტომობილო გზის ღერძებს შორის შეადგენს 25.5 მ-ს, „ანაკლიის“ რკინიგზის სადგურის ზონაში - 50 მ-ს, ხოლო ანაკლიის ნავსადგურის წინ (დაახლოებით 1 კმ-იანი მონაკვეთი) - 15.5 მ-ს.

მშენებლობის ორგანიზების პირველ ეტაპზე გათვალისწინებულია სამშენებლო სამუშაოებისთვის საჭირო დროებითი ინფრასტრუქტურის მოწყობა და შესაბამისი სამშენებლო ტექნიკის/დანადგარ-მექანიზმების მობილიზაცია. საპროექტო დერეფნის მომზადება მშენებლობისთვის. შემდგომ ეტაპზე მოხდება საგზაო, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწყობა, ესტაკადების და სხვა კომუნიკაციების მშენებლობა. მშენებლობის სავარაუდო ხანგრძლივობაა 24 თვე. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო რკინიგზის სადგურ „ანაკლიას“ ტერიტორიაზე გათვალისწინებულია 5,3 ჰა ფართობის სამშენებლო ბანაკის მოწყობა (GPS კოორდინატებია: X - 715428, Y - 4696776; X - 715738, Y - 4696849; X - 715761, Y - 4696684; X - 715423, Y - 4696628), დერეფნის აღმოსავლეთ ნაწილში გათვალისწინებულია აგრეთვე 2,1 ჰა ფართობის დამხმარე სამშენებლო ბანაკის მოწყობა (GPS კოორდინატებია: X - 728201, Y - 4698774; X - 728192, Y - 4698824; X - 728260, Y - 4698867; X - 728385, Y - 4698842; X - 728400, Y - 4698792; X - 728351, Y - 4698719). ბანაკების ტერიტორიებზე გათვალისწინებულია ავტოსადგომები, სასაწყობო მეურნეობები, წყლის და საწვავის რეზერვუარები (საწვავის რეზერვუარები - თითოეულ ბანაკზე 60 მ³ ტევადობის), ადმინისტრაციული და მუშათა საცხოვრებელი ობიექტები და სხვა. როგორც გზმ-ს ანგარიშშია აღნიშნული სამშენებლო სამუშაოების წარმოების პროცესში გამონამუშევარი (ფუჭი) ქანების მნიშვნელოვანი რაოდენობის წარმოქმნას ადგილი არ ექნება, ვინაიდან საპროექტო დერეფნის რელიეფი ხასიათდება სწორი ზედაპირით და არ არის გათვალისწინებული ფერდობების დამუშავება. სატრანსპორტო მაგისტრალის მშენებლობის დასრულების შემდგომ განხორციელდება სარეკულტივაციო სამუშაოები. მიწის სამუშაოების პროცესში მოხსნილი გრუნტი გამოყენებული იქნება ავტოგზის და რკინიგზის ვაკისების მოწყობისთვის.

პროექტის მშენებლობისას წყალი გამოიყენება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით (3375 მ³/წელ), ხოლო ვინაიდან არსებობს ბეტონის კვანძების მოწყობის ალბათობა (**უარესი სცენარი**), გათვალისწინებულია ასევე ბეტონის ნარევის დამზადებისთვის საჭირო წყლის ხარჯიც (14 850 მ³/წელ). წყლის გამოყენება მოხდება ასევე სამშენებლო მოედნების პერიოდული მორწყვისთვის (3 500 მ³/წელ). სამშენებლო ბანაკების სასმელ-სამეურნეო და ტექნიკური წყალმომარაგება გათვალისწინებულია ადგილობრივი ქსელიდან, ოპერატორ კომპანიასთან შეთანხმებით. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით საჭიროების შემთხვევაში ტექნიკური წყლის მარაგის შევსება მოხდება ზედაპირული წყლის ობიექტებიდან. მშენებლობის დროს წარმოქმნილი სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების რაოდენობა იქნება - 3206 მ³/წელ. სამეურნეო-ფეკალური წყლები შეგროვდება

სასენიზაციო რეზერვუარებში (სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე), ასევე გამოყენებული იქნება გადასატანი ტუალეტები. სამეურნეო-ფეკალური წყლები გატანილი იქნება უახლოეს საკანალიზაციო სისტემებში (ადგილი არ ექნება ჩამდინარე წყლების წარმოქმნას). ექსპლუატაციის ეტაპზე წყალი სასმელ-სამეურნეო-ტექნიკური მიზნით გამოიყენება საპროექტო სარკინიგზო სადგურში. წყალმომარაგება გათვალისწინებულია ანაკლიის წყალმომარაგების სისტემიდან. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით დაგეგმილია გამწმენდი ნაგებობის მოწყობა, საიდანაც გაწმენდილი წყალი მიეწოდება ანაკლიის საკანალიზაციო ქსელს. სანიაღვრე წყლების არინება მოხდება გამყვანი არხების მეშვეობით, ხოლო წყალჩაშვება გაწმენდის შემდგომ გათვალისწინებულია საწრეტ არხში (კოორდინატები: X – 715384; Y - 4696692). საპროექტო დერეფანი დაქსელილია მრავალრიცხოვანი საწრეტი არხებით, დერეფანი კვეთს სამ მცირე ზომის მდინარეს (უტუორი, ბუი და ჩიტა-ღალი). მცირე ზომის მდინარეების გადაკვეთებზე კალაპოტის ფარგლებში სამუშაოების შესრულება დაგეგმილი არ არის. მოეწყობა ერთმალისანი სახიდე გადასასვლელები. სამშენებლო სამუშაოების პროცესში ზემოქმედება ზედაპირული წყლის ობიექტებზე დაკავშირებულია გაუთვალისწინებელ შემთხვევებთან (ნარჩენების არასწორი მართვა, ნავთობპროდუქტების დაღვრა და სხვ). საპროექტო ზონაში გრუნტის წყლის დონეები დაფიქსირდა 1 მ-დან 3.5 მეტრამდე სიღრმეებზე. გრუნტის წყლებზე შესაძლო ზემოქმედება მოსალოდნელია საავტომობილო გზის და რკინიგზის ვაკისის მოწყობის დროს, რომელიც დროებითი და ლოკალური ხასიათის იქნება, ამასთან ზემოქმედების (გრუნტის წყლების დონეების ანთროპოგენური ცვლილების) პრევენციის მიზნით გათვალისწინებულია საჭიროებისამებრ სადრენაჟე არხების გამოყენება, რომელიც უზრუნველყოფს გრუნტის წყლების ბუნებრივ გადანაწილებას. ასევე სატრანსპორტო მაგისტრალის შესაბამის უბნებზე სადრენაჟო სისტემები უზრუნველყოფს წვიმის და გრუნტის წყლების სათანადო დრენირებას და ტრასის მიმდებარე ფერდობების დაჭაობებისგან დაცვას. ექსპლუატაციის ეტაპზე ავარიული სიტუაციის შემთხვევაში სარკინიგზო სადგურ „ანაკლია“-დან სატრანსფორმატორო ზეთების გავრცელების და წყლის დაბინძურების პრევენციის მიზნით ქვესადგურის ტრანსფორმატორები აღჭურვილი იქნება ზეთის ავარიული დაღვრის საწინააღმდეგო სისტემებით. წყლის გარემოზე ზემოქმედების შემცირების მიზნით გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ეტაპისთვის.

წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო დერეფნის ფარგლებში ჩატარებულია საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა. საპროექტო ზონაში არ შეინიშნება რაიმე გეოდინამიკური (ფიზიკურ-გეოლოგიური) მოვლენები/პროცესები, რომლებიც მნიშვნელოვან საფრთხეს შეუქმნის საავტომობილო გზის, რკინიგზის და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მშენებლობას ან ექსპლუატაციას. საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების სირთულის მიხედვით, სამშენებლო ტერიტორია მიეკუთვნება მეორე კატეგორიას (საშუალო სირთულის). პროექტის ფარგლებში გეოლოგიური და ჰიდროგეოლოგიური პირობების მიხედვით პირობითად გამოიყო სამი უბანი, ხოლო არსებული საინჟინრო-გეოლოგიური მონაცემების შესაბამისად, ვინაიდან ტრასის პირველი და მეორე უბანი (საპროექტო დერეფნის დასავლეთი ნაწილი) ხასიათდება გრუნტის წყლების მაღალი დონეებით, ამ ლოკაციებზე საჭირო იქნება გრუნტის გაძლიერება (პროექტი ითვალისწინებს გრუნტების გაძლიერებას ქვის (ღორღის) ხიმინჯებით). საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების საფუძველზე, ძირითად შემარბილებელ ღონისძიებად მოიაზრება სწორედ გრუნტების დამატებით გაძლიერება ქვის ხიმინჯებით. ვინაიდან საპროექტო დერეფნის დიდი ნაწილი გაივლის სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთებზე მოსალოდნელია მნიშვნელოვანი ზემოქმედება ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე (ნიადაგის დატკეპნა, ეროზია, ნაყოფიერების

გაუარესება). ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე ზემოქმედების შერბილების მნიშვნელოვან ღონისძიებას წარმოადგენს ნაყოფიერი ფენის წინასწარ მოხსნა და სათანადოდ შენახვა. მოსახსნელი ჰუმუსოვანი ფენის მოცულობა დაახლოებით შეადგენს - 195 000 მ³, რომელიც დასაწყობდება საპროექტო დერეფნის ფარგლებში, ხოლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ გამოყენებული იქნება სარეკულტივაციო სამუშაოებში. ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე ზემოქმედების პრევენციის მიზნით გზში-ში გათვალისწინებულია ასევე შემარბილებელი ღონისძიებების განხორციელება.

პროექტის მშენებლობის პროცესში ზემოქმედება ატმოსფერულ ჰაერზე დაკავშირებული იქნება (განთავსების შემთხვევაში) სამშენებლო ბანაკებზე განთავსებული სტაციონარული ობიექტებიდან, აგრეთვე მიწისა და სამშენებლო სამუშაოებიდან (მოძრავი წყაროები). გზში-ის ანგარიშში მოცემულია თითოეული ბანაკისთვის ყველაზე უარესი სცენარის პირობებში (მაქსიმალური დატვირთვის მუშაობის დროს) მავნე ნივთიერებების გამოყოფის და გაბნევის ანგარიშები და კომპიუტერული მოდელირების შედეგები. საკონტროლო წერტილებად მიღებულია უახლოესი დასახლებული პუნქტები და 500 მ-ნი რადიუსის საზღვარი. გაანგარიშების შედეგებიდან ირკვევა, რომ სამშენებლო ბანაკების მიმდებარე ტერიტორიებზე ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი, როგორც 500 მ-ნი ნორმირებული, აგრეთვე უახლოესი დასახლებული ზონის (350-580მ) მიმართ კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს არ გადააჭარბებს. ამასთან, ატმოსფერულ ჰაერში ემისიების შემცირების მიზნით, გზში-ის ანგარიშში გათვალისწინებულია შემარბილებელი ღონისძიებები პროექტის მშენებლობა-ექსპლუატაციისთვის (მაგ: სამშენებლო სამუშაოების პროცესში საცხოვრებელი ზონების სიახლოვეს სატრანსპორტო ოპერაციების შეზღუდვა, ალტერნატიული მარშრუტების გამოყენება, ამტვერებადი მასალების სათანადო მართვა. ექსპლუატაციის ეტაპზე მცენარეული საფარის მაქსიმალურად შენარჩუნება და გზის სამშენებლო დერეფნის გამწვანება წარმოადგენს მტვრის კონტროლის ეფექტურ საშუალებას).

გზში-ის ფარგლებში ხმაურის გავრცელების მოდელირება განხორციელდა საპროექტო ზონიდან 300 მეტრის რადიუსში ბუნებრივი ბარიერების (ხე-მცენარების) გათვალისწინების გარეშე, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს ხმაურის დონეს. მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის და ვიბრაციის სავარაუდო წყაროებია სამშენებლო ბანაკები, სამშენებლო ტექნიკის/დანადგარების ფუნქციონირება და სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილება. საპროექტო არეალში საკმაოდ განვითარებულია მეორადი გზები, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს რომელიმე კონკრეტულ მონაკვეთზე მოძრავი წყაროების ფუნქციონირების შედეგად ხმაურის მაღალი დონეების გავრცელებას. ხმაურის 3D მოდელირების მიხედვით სამშენებლო ბანაკებიდან უახლოეს მოსახლემდე შესაბამისი მანძილების გათვალისწინებით (350-580მ) ხმაურის ნორმირებული დონეების გადაჭარბებას ადგილი არ ექნება. ექსპლუატაციის ეტაპზე ხმაურის გავრცელება მოსალოდნელია სარკინიგზო და საავტომობილო გადაადგილებისას. საპროექტო დერეფანში იდენტიფიცირებულია სენსიტიური მონაკვეთები, სადაც ექსპლუატაციის დროს მოსალოდნელია ხმაურის დონეების გადაჭარბება, ამასთან გზში-ში გათვალისწინებულია ხმაურჩამხშობი ბარიერები შესაბამისი პარამეტრებით (სიგრძე; სიმაღლე). გზში-ის ანგარიში მოცემულია ასევე დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპებისათვის (მაგ: ბარიერების მოწყობა სამუშაო უბნის მომიჯნავედ ან გასხვისების დერეფანთან, მცენარეული ეკრანები, ხმაურის დონეების მონიტორინგი და სხვ).

სარკინიგზო სადგურამდე „ანაკლია“ დაგეგმილია 35 კვ მანძის ეგხ-ს მოეწყობა. საპროექტო ეგხ-დან მოსახლეობამდე დაშორების გათვალისწინებით - 20მ (რომელიც

მეტია, ვიდრე ნორმატიული დოკუმენტის მოთხოვნები - 15 მ), ელექტრომაგნიტური ველების გავრცელების მხრივ მნიშვნელოვანი ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი.

საპროექტო არეალში გზშ-ის ფარგლებში განხორციელდა ბიომრავალფეროვნების კვლევა. ჩატარებული ფლორისტული და ფაუნისტური კვლევების შესაბამისად გამოვლინდა საპროექტო ზონაში გავრცელებული ფლორისა და ფაუნის წარმომადგენლები. პროექტის ფარგლებში განხორციელდა ასევე ჰაბიტატის დაკარგვით გამოწვეული ზემოქმედების რაოდენობრივი შეფასება. ვინაიდან საპროექტო დერეფნის დიდი ნაწილი ძირითადად გადაკვეთს დასახლებულ პუნქტებსა და სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებს, ასევე მიღებული მონაცემებისა და საპროექტო დერეფანში არსებული ჰაბიტატების დაბალი ღირებულების გათვალისწინებით, ჰაბიტატების დაკარგვით გამოწვეული ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი. არ იქნება მნიშვნელოვანი ასევე ჰაბიტატების ფრაგმენტაციით გამოწვეული ზემოქმედებაც (გარკვეულ უბანზე გათვალისწინებულია მიწისქვეშა გადასასვლელები). გამომდინარე იქიდან, რომ შერჩეული საპროექტო დერეფანი ძირითადად საკარმიდამო ნაკვეთებზე და სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე გადის მცენარეული საფარი როგორც სახეობრივი, ასევე რაოდენობრივი თვალსაზრისით მაღალი ღირებულებით არ გამოირჩევა (ზემოქმედების ქვეშ ექცევა მეტწილად კულტურული სახეობები და ხელოვნურად გაშენებული მცენარეები). საპროექტო დერეფანში შესრულებული ტაქსაციის შედეგების მიხედვით ზემოქმედების ქვეშ არ ექცევა საქართველოს წითელი ნუსხის სახეობები. დერეფნის მომზადების პროცესში მცენარეული საფარის ზედმეტად დაზიანების პრევენციის მიზნით დაცული იქნება საპროექტო საზღვრები. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად საპროექტო დერეფნის მონაკვეთი მდებარეობს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს სამეგრელო-ზემო სვანეთის სატყეო სამსახურის, კოლხეთის სატყეო უბნის, ჭურის სატყეოს დაქვემდებარებულ ტერიტორიაზე (ფართობი-17 419მ²). გზშ-ის ანგარიშის შესაბამის დანართში მოცემულია მერქნული რესურსების აღრიცხვის/ტაქსაციის უწყისი (მართვის უფლების მქონე ტერიტორიული ორგანოს მითითებით). სატრანსპორტო მაგისტრალის მშენებლობის დროს დროებითი სახის ზემოქმედება ფაუნის სახეობებზე მოსალოდნელია პირდაპირი (მაგ: მიწის სამუშაოები, თხრილებში ჩავარდნა და სხვ.) ან/და არაპირდაპირი (მაგ: ხმაურის გავრცელება, დროებითი შეშფოთება) სახით. საპროექტო დერეფანი არ გამოირჩევა ენდემური და წითელი ნუსხის ფაუნის წარმომადგენლების მრავალფეროვნებით (რაც თავის მხრივ გამოწვეულია არსებული ანთროპოგენული ზემოქმედებით). საპროექტო არეალი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე მსხვილი ძუძუმწოვრებისთვის მიმზიდველი ადგილი არ არის. საპროექტო ზონაში არსებული მცირე ზომის მდინარეები იქტოფაუნის მრავალფეროვნებით არ გამოირჩევა, ხოლო იმის გათვალისწინებით, რომ მდინარის კალაპოტში სამუშაოები არ განხორციელდება, იქტოფაუნაზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. ექსპლუატაციის ეტაპზე ზემოქმედება ფაუნის წარმომადგენლებზე დაკავშირებული იქნება ცხოველების სატრანსპორტო საშუალებებთან შეჯახებასა და ხმაურის გავრცელებასთან. საპროექტო ტერიტორია არ წარმოადგენს ფრინველებისთვის მნიშვნელოვან ადგილებს, თუმცა საპროექტო დერეფანი განლაგებულია ფრინველთა მიგრაციის დერეფნის სიახლოვეს. ექსპლუატაციის ეტაპზე შესაძლო ზემოქმედება ფრინველებზე მოსალოდნელია სარკინიგზო სადგურთან „ანაკლია“ დამაკავშირებელი ახალი 35 კვ ძაბვის ეგზ-ს გაყვანით ან/და საპროექტო ობიექტზე ღამის განათების სისტემებით. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით სარკინიგზო ხაზის, საავტომობილო გზის და რკინიგზის სადგურის „ანაკლია“ განათების სისტემები მოეწყობა საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით (გამოიყენება ე.წ. „ფრინველებთან მეგობრული“ განათების სისტემები“ („Bird friendly“ light system). ეგზ-ს ოპერირების საწყის პერიოდში ფრინველებზე ზემოქმედების პრევენციის მიზნით გათვალისწინებულია მონიტორინგის

წარმოება და საჭიროებისამებრ შემარბილებელი ღონისძიებების განსაზღვრა (მაგ: ეგხ-ს სადენების მარკირება). ასევე გზშ-ის ანგარიშში ცხოველთა სამყაროზე ზემოქმედების პრევენციის მიზნით შემარბილებელი ღონისძიებები მოცემულია კონკრეტული სახეობების მიხედვით.

პროექტი მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელია, როგორც სახიფათო, ისე არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. სახიფათო ნარჩენები გადაეცემა შესაბამისი ნებართვის მქონე კონტრაქტორებს, ხელშეკრულების საფუძველზე. არასახიფათო ნარჩენების გატანა გათვალისწინებულია მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების ნაგავსაყრელზე შესაბამისი შეთანხმებისამებრ. ნარჩენების მართვის პროცესში გარემოზე ზემოქმედების პრევენციის მიზნით გზშ-ის ანგარიშში გასაზღვრულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

საპროექტო დერეფანი კვეთს საცხოვრებელ სახლებს. რამდენიმე უბანზე საჭირო იქნება მოსახლეობის ფიზიკური განსახლება. გასხვისების დერეფანში ხვდება დაახლოებით 391 დარეგისტრირებული ნაკვეთი და 43 დარეგისტრირებული შენობა (ინფორმაცია დაზუსტდება განსახლების სამოქმედო გეგმაში).

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ჩატარებული სავსე არქეოლოგიური კვლევით დადგინდა, რომ საპროექტო დერეფნის სიახლოვეს და მისი პერიმეტრის საზღვრებში ისტორიულ-კულტურული ძეგლები არ არის წარმოდგენილი.

კუმულაციური ზემოქმედების თვალსაზრისით განსახილველ პროექტთან ერთად გასათვალისწინებელია ანაკლიის მშენებარე საზღვაო ნავსადგური და მისი დამხმარე სხვა ინფრასტრუქტურული პროექტი - 35 კვ ეგხ „ხორგა-ანაკლია“. კუმულაციური ზემოქმედება ძირითადად საგულისხმოა ბიომრავალფეროვნებაზე, თუმცა აღსანიშნავია, რომ საპროექტო არელების უმეტესი ნაწილი სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე და ტყისგან თავისუფალ ტერიტორიებზე ხვდება.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე 2020 წლის 27-28 თებერვალს გზშ-ს ანგარიშის საჯარო განხილვები მოეწყო ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის სოფ. ანაკლიასა და სოფ. დიდი ნემში, ასევე ხობის მუნიციპალიტეტის სოფ. ხამისკურში. საჯარო განხილვებს ესწრებოდნენ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, საქმიანობის განმახორციელებელი კომპანიის, საკონსულტაციო ორგანიზაციის, სათემო ერთეულების წარმომადგენლები და ადგილობრივი სოფლების მოსახლეობა. საჯარო განხილვებზე დამსწრე საზოგადოებას შენიშვნები მოცემულ პროექტთან დაკავშირებით არ გამოუთქვამს, ძირითადი განხილვის საგანს წარმოადგენდა სოციო-ეკონომიკური და განსახლების საკითხები, ასევე გზის, რკინიგზის და საპროექტო დერეფანის პარამეტრები. სოფ. დიდი ნემში საჯარო განხილვაზე, საპროექტო დერეფნის ერთ-ერთი მონაკვეთის ცვლილებამ ადგილობრივ მოსახლეობაში გარკვეული პროტესტი გამოიწვია, რასთან დაკავშირებითაც საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელმა განმარტა, რომ პროექტირების საწყის ეტაპზე შერჩეული დერეფნის მონაკვეთების შეცვლა ბუნებრივია, რადგან ეს მეტწილად დამოკიდებულია გარემოსდაცვითი და ტექნიკური თვალსაზრისით ოპტიმალური მარშრუტების შერჩევასთან. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე საზოგადოების მიერ პროექტთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები სამინისტროში არ წარმოდგენილა.

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

აღნიშნული გზშ-ის ანგარიშში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლის და ამავე კოდექსის I დანართის მე-9 და მე-11 პუნქტების საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურთან დამაკავშირებელი საავტომობილო გზის, რკინიგზის და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობა განახორციელოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის, გარემოსდაცვითი მართვის გეგმის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული რეკულტივაციის გეგმის შემუშავება და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა. სამუშაოების განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე სამინისტროსთან შეთანხმოს კომპანიის ნარჩენების მართვის გეგმა, მოწყობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში წარმოქმნილი ნარჩენების მონაცემების გათვალისწინებით. ამასთან მშენებლობა-ექსპლუატაციის პერიოდში წარმოქმნილი ნარჩენების მართვა განახორციელოს „ნარჩენების მართვის კოდექსისა“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე სახელმწიფო ტყის ფონდის მართვას დაქვემდებარებულ ფართობებზე, ნებისმიერი ქმედება განახორციელოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით და უზრუნველყოს აღნიშნული საკითხის სსიპ ეროვნულ სატყეო სააგენტოსთან შეთანხმება. შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია წარმოადგინოს სამინისტროში;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა კვარტალში ერთხელ უზრუნველყოს რკინიგზის/გზის ექსპლუატაციის პროცესში უახლოეს დასახლებულ პუნქტებთან ხმაურის დონის მონიტორინგი, ხმაურის მაქსიმალური დონეების სიდიდის ინსტრუმენტული გაზომვებით. იმ შემთხვევაში, თუ

გამოიკვეთა რკინიგზის/გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში, ხმაურის დონეების დადგენილ ნორმებზე გადაჭარბება, უზრუნველყოს ყველა შესაძლო შემარბილებელი ღონისძიების სამინისტროსთან შეთანხმება და განხორციელება;

8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის მონიტორინგის გეგმის შემუშავება და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც გათვალისწინებული იქნება რკინიგზის/გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში უახლოეს დასახლებულ პუნქტებთან (კოორდინატების მითითებით) ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის ინსტრუმენტული მონიტორინგი;
9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს რკინიგზის/გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპებისთვის ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის გავრცელების შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმის შემუშავება და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
10. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო მოედნის/ბანაკის დეტალური პროექტის შემუშავება და სამინისტროში Shape ფაილებთან ერთად შესათანხმებლად წარმოდგენა.
11. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა, სანაყაროების მოწყობის შემთხვევაში, უზრუნველყოს დეტალური პროექტების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა Shape ფაილებთან ერთად;
12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოადგინოს სადრენაჟო სისტემების შესახებ დეტალური ინფორმაცია, სადაც მოცემული იქნება სადრენაჟო სისტემების პარამეტრები და ტუმბოების გამოყენების ადგილები. სადრენაჟო სისტემების დაპროექტება განხორციელდეს ჭაობის თანამედროვე ნაღებების (მეოთხეული ასაკის ქანების) გავრცელების ტერიტორიაზე;
13. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საპროექტო ზონაში გრუნტის წყლის დონეების განლაგებისა და მათი რეჟიმის დეტალური აღწერა, ამასთან უზრუნველყოს გრუნტის წყლის ჰორიზონტზე ზემოქმედების დეტალური შემარბილებელი ღონისძიებების განსაზღვრა (ზედამეოთხეულ-თანამედროვე ასაკის პროლუვიალურ-დელუვიური ნაღებების გავრცელების ტერიტორიაზე) და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
14. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ასფალტის საწარმოს და ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სხვა სტაციონარული წყაროების, ასევე ჩამდინარე წყლების გამწმენდი ნაგებობის მოწყობის შემთხვევაში, მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს კანონმდებლობით დადგენილი პროცედურების დაცვა და შესაბამისი დოკუმენტაციის სამინისტროში წარმოდგენა;
15. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე წყალჩაშვების შესახებ ტექნიკური პირობების შეთანხმება უზრუნველყოს შესაბამისი ობიექტის (ე.წ. საწრეტი არხის) მფლობელ ორგანოსთან;
16. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
17. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
18. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;

19. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ზუგდიდისა და ხობის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
20. 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