



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-863

25/09/2020

ქ. თბილისი

საჩხერისა და ონის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საჩხერე-ქვემო ხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდალის (ლოტი IV) მშენებლობა-რეკონსტრუქციასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია საჩხერისა და ონის მუნიციპალიტეტებში საჩხერე-ქვემო ხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდალის (ლოტი IV) მშენებლობა-რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და საჩხერისა და ონის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფებზე განთავსება.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ 2018 წლის 15 ოქტომბერს (წერილი N2-12/12185), სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოდგენილი იყო საჩხერისა და ონის მუნიციპალიტეტებში საჩხერე-ქვემო ხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდალის (ლოტი IV) მშენებლობა-რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად განსაზღვრული და დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (ბრძანება N2-76; 24.01.2019).

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით წარმოდგენილ გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევის ეტაპზე განხილვობდა საპროექტო გზის რამდენიმე ალტერნატივა, მათ შორის არაქმედების და მარშრუტის სამი ძირითადი ალტერნატიული ვარიანტი. ანგარიშში განხილულია აღნიშნული ალტერნატივების დადებითი და უარყოფითი მხარეები, ალტერნატიული დერეფნების შედარებითი ანალიზი როგორც ფინანსურ-ეკონომიკური, ასევე გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით. შემოთავაზებული ალტერნატივების განხილვის შემდეგ შეირჩა ალტერნატივა, რომელიც

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შემცირების თვალსაზრისით ყველაზე მეტად მისაღებია. გარდა ამისა, შერჩეული ალტერნატივის უპირატესობა გამოიხატება სამშენებლო სამუშაოების მოცულობის სიმცირეში.

საპროექტო ტერიტორია ნაწილობრივ კვეთს ზურმუხტის ქსელის უბანს „რაჭა 4“-ს (GE0000042). საპროექტო გზის და დამტკიცებული უბნის ტერიტორიის გადაკვეთა ხდება ორ მონაკვეთში, კერძოდ 90 მ სიგრძის მონაკვეთით, (X-367472; Y-4701151-დან X-367539; Y-4701198-მდე) და 1700 მ სიგრძის მონაკვეთით (X-367934; Y-4701422-დან X-368777; Y-4702239-მდე (IV ლოტის დასასრული). წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, დამტკიცებული უბნის სენსიტიური ჰაბიტატების მუდმივი დანაკარგის პროცენტული შეფასება, საერთო ფართობთან მიმართებაში შეადგენს 0,0125%-ს. გზმ-ის ანგარიშს თან ერთვის „ზურმუხტის ქსელზე“ ზემოქმედების შეფასება, სადაც განხილულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, რაც უზრუნველყოფს ბიომრავალფეროვნების სხვადასხვა კომპონენტზე ზემოქმედების შემცირებას.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშით დგინდება, რომ არსებული გზის ტექნიკური მდგომარეობა არაა დამაკმაყოფილებელია, მიწის ვაკისის სიგანე მერყეობს 6-7 მეტრის ფარგლებში, ხოლო საფარი დაზიანებულია. გარდა აღნიშნულისა, წყლის არინების სისტემა არ მუშაობს, კერძოდ: წყალგამტარი მილები და კიუვეტები დაზიანებულია, შევსებულია ფერდობებიდან ჩამოშლილი გრუნტის მასით.

აღნიშნული გზის მონაკვეთის სარეკონსტრუქციო-სამშენებლო სამუშაოები იგეგმება ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი საავტომობილო გზის 20,6კმ-დან და სრულდება სოფ. ხარისთვალის, შქმერის და უშოლთას დაუსახლებელ ტერიტორიაზე. საპროექტო მონაკვეთის დიდი ნაწილი გადის ფაქტობრივად დაუსახლებელ, ტყიან ზონაში, მდ. ხეურას ხეობაში. საპროექტო გზის სიგრძე შეადგენს 8,5 კმ-ს, მიწის ვაკისის სიგანე 9 მეტრს, ხოლო სავალი ნაწილის სიგანე 6 მეტრს. აღსანიშნავია, რომ პროექტის ფარგლებში სახიდე გადასასვლელების მოწყობა გათვალისწინებული არ არის, შესაბამისად ზედაპირულ წყლის ობიექტებთან (მდინარეებთან) კვეთა არ ხდება.

საპროექტო გზის გეგმა და პროფილი დაპროექტებულია ძირითადად არსებული გზის მაქსიმალური გამოყენებით, მაგრამ იმ ადგილებში, სადაც არსებული გზის გრძივი ქანობი საგრძნობლად აჭარბებს დასაშვებ ნორმებს, შეტანილია ცვლილებები, კერძოდ: დაუსახლებელ ტერიტორიაზე გრძივი ქანობის შემცირების მიზნით იგეგმება სერპანტინის მოწყობა. გზის დანარჩენ მონაკვეთზე, საპროექტო მიწის ვაკისი საჭიროებს გაგანიერებას, რომლისთვისაც გათვალისწინებულია გზის ორივე მხარეზე ფერდის მოხსნა. აღნიშნულ მონაკვეთებზე გათვალისწინებულია საყრდენი კედლების მოწყობა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება, რომ პროექტის განხორციელების ფარგლებში დაგეგმილია ერთი ძირითადი სამშენებლო ბანაკის მშენებლობა, რომელიც გამოყენებული იქნება სამშენებლო ტექნიკის და საწარმო საშუალებების დასაწყობების მიზნით. აღნიშნული ბანაკის ფართობი შეადგენს დაახლოებით 9226 მ²-ს, ხოლო მისი მიახლოებითი კოორდინატებია: X-42°28'57"; Y-43°25'38". გზის გაყვანისთვის მიწის სამუშაოების შედეგად წარმოიქმნება დაახლოებით 94230 მ³ ფუჭი ქანი, რომლის

ძირითადი ნაწილი გამოყენებული იქნება უკუყრილებისთვის. მშენებლობის ეტაპზე საპროექტო არეალში, მათ შორის სამშენებლო ბანაკზე, წარმოდგენილი იქნება ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ემისიების სხვადასხვა ტიპის წყაროები. ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ემისიების მოძრავი წყაროები იქნება სამშენებლო ტექნიკა და სატრანსპორტო საშუალებები (ბულდოზერი, ექსკავატორები, სატვირთო მანქანები და სხვ.) და საწვავის რეზერვუარი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება, რომ საპროექტო მონაკვეთზე ჩატარებულია გეოტექნიკური კვლევები. აღნიშნული კვლევების მიხედვით, საშიში გეოლოგიური მასშტაბური პროცესები, რომელიც ხელს შეუშლის მშენებლობის პროცესს არ გამოვლენილა. ლოკალური ზომის მეწყერულ-გრავიტაციული პროცესებისათვის, როგორცაა ზედაპირული მეწყერები, ზვავი და ქვათაცვენა, გათვალისწინებულია საინჟინრო დამცავი ღონისძიებების (გაბიონისა და რკ. ბეტონის კედლების სახით) გატარება. გარდა აღნიშნულისა მშენებლობის პროცესში გათვალისწინებულია საშიში გეოლოგიური პროცესების მონიტორინგი, რომლის გამოვლენის შემთხვევაში გზშ-ის ანგარიშში გათვალისწინებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

საავტომობილო გზის სარეკონსტრუქციო-სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. მშენებლობისთვის საჭირო ბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება ბეტონშემრევი მანქანებით. შესაბამისად ბეტონის დასამზადებლად წყლის გამოყენების საჭიროება არ იქნება. გარდა აღნიშნულისა გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ფაზაზე ზედაპირული წყლების დაბინძურების რისკი შეიძლება წარმოიშვას სარემონტო-პროფილაქტიკური სამუშაოების დროს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ზემოქმედების შემცირების მიზნით გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

გზშ-ის ანგარიშში მოცემული ინფორმაციით მოსამზადებელი სამუშაოების პროცესში გასხვისების ზოლის და სამუშაო უბნების ტერიტორიებზე დაგეგმილია დაახლოებით 1786 მ³ მოცულობის ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა, რომელიც წინასწარი ვერსიით განთავსდება კერძო მფლობელობაში არსებული ნაკვეთის/ნაკვეთების ტერიტორიაზე. ნიადაგის ნაყოფიერებაზე და ხარისხზე ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება ტექნიკის გადაადგილებასთან, მიწის სამშენებლო სამუშაოებთან, დროებითი და მუდმივი ინფრასტრუქტურის მოწყობასთან და გამონამუშევარი ქანების საბოლოო განთავსებასთან. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია ინფორმაცია სარეკულტივაციო სამუშაოების შესახებ. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ იგეგმება სარეკულტივაციო სამუშაოების განხორციელება „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების მიხედვით, კერძოდ: მშენებლობის დასრულების შემდეგ მოხდება ნარჩენების გატანა, ტერიტორიის რეკულტივაცია, ლანდშაფტის თვითაღდგენის პოტენციალის ხელშეწყობა, გამწვანება და კეთილმოწყობა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო ტერიტორიაზე განხორციელდა ფლორისა და ფაუნის საველე კვლევები, რომელიც მოიცავდა საპროექტო ტერიტორიაზე

მცენარეთა აღწერა-იდენტიფიკაციას. ასევე განისაზღვრა საფრთხის და ენდემურობის სტატუსები შესაბამისი სახეობებისთვის. საპროექტო ტერიტორიაზე ჩატარებული იქნა მერქნული რესურსების აღრიცხვის სამუშაოები (ტაქსაცია). აღრიცხული იქნა, როგორც 8 სმ-ზე მეტი, ასევე ნაკლები დიამეტრის მქონე ხე-მცენარეები. განსახილველად წარმოდგენილ გზშ-ის ანგარიშს თან ერთვის მერქნული რესურსების აღრიცხვის (ტაქსაცია) ანგარიში.

მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის ძირითად წყაროებად ჩაითვალა სამშენებლო მოედნის ტერიტორიაზე მოქმედი ტექნიკა და სატრანსპორტო საშუალებები. საანგარიშო წერტილად შერჩეული იქნა სამშენებლო მოედნის ტერიტორია, საიდანაც უახლოესი საცხოვრებელი სახლი მდებარეობს 50 მეტრში. შესაბამისად გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია ხმაურის გავრცელების გაანგარიშება, რომელიც შესრულებულია 50 მეტრის დაშორების გათვალისწინებით. გზშ-ის ანგარიშში განხილულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის მგრძობიარე რეცეპტორებს შორის დროებითი ხმაურდამცავი ბარიერების (ეკრანების) განთავსება.

დაგეგმილი საქმიანობიდან გამომდინარე გარემოზე ზემოქმედების სრულყოფილად შეფასების მიზნით, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის მიზნით დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში სამინისტრომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს მოსთხოვა დამატებითი ინფორმაციის და განმარტებების წარმოდგენა. აღნიშნული ინფორმაცია და განმარტებები შესაბამისი დანართების სახით სამინისტროში წარმოდგენილ იქნა 2020 წლის 20 მაისს და განმეორებით, 2020 წლის 24 აგვისტოს. წარმოდგენილი დოკუმენტაცია ასევე განთავსდა სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და დაინტერესებულ საზოგადოებას მიეცა ვადა წერილობითი შენიშვნებისა და მოსაზრებებისთვის. აღსანიშნავია, რომ წარმოდგენილ დამატებით ინფორმაციასთან/დოკუმენტაციასთან დაკავშირებით საზოგადოების მხრიდან შენიშვნები და მოსაზრებები არ დაფიქსირებულა.

2019 წლის 3 ოქტომბერს 14:00 საათზე ონის მუნიციპალიტეტში, სოფელ შქმერის (შუა შქმერი) ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში, ხოლო 2019 წლის 4 ოქტომბერს 16:00 საათზე საჩხერის მუნიციპალიტეტში, სოფ. ცხომარეთის საბაზო სკოლის შენობაში გაიმართა პროექტის გზშ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვები. აღნიშნულ განხილვებს ესწრებოდნენ სოფ. შქმერის, სოფ. უზუნთას, სოფ. მოხვასა და სოფ. ცხომარეთის მოსახლეობა და საავტომობილო გზების დეპარტამენტისა და სოფ. შქმერის წარმომადგენლები. საჯარო განხილვებზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან კითხვები დაისვა პროექტის ფარგლებში ეკონომიკური განსახლების საკითხებთან დაკავშირებით, რაზეც საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელმა განმარტა, რომ პროექტის ფარგლებში დაგეგმილია გზის რეკონსტრუქცია და მშენებლობა, რომელიც ძირითადად მოიცავს არსებული გზის კონტურებს, შესაბამისად განსახლებას პროექტი არ ითვალისწინებს. სხვა დამატებითი კითხვები დაინტერესებული საზოგადოების მხრიდან არ ყოფილა.

აღნიშნული გზშ-ის 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 I დანართის მე-11 პუნქტის საფუძველზე.

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საჩხერისა და ონის მუნიციპალიტეტებში საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, საჩხერე-ქვემო ხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდალის (ლოტი IV) მშენებლობა-რეკონსტრუქციასა 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, გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის გზშ-ის ანგარიშსა და ზზშ-ის ანგარიშში მოცემული ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების, რეკომენდაციების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროების (მათ შორის დროებითი სანაყაროების) დეტალური პროექტების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა shp ფაილებთან ერთად;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო მოედნების/ბანაკების დეტალური პროექტის შემუშავება და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა shp ფაილებთან ერთად;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე სამინისტროში წარმოადგინოს დაზუსტებული მონაცემები იმ ტერიტორიების შესახებ (ადგილმდებარეობა, ფართობი, GIS), სადაც გათვალისწინებულია სარეკულტივაციო სამუშაოების ჩატარება, ხოლო სარეკულტივაციო სამუშაოები განახორციელოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 3 თვის ვადაში უზრუნველყოს საპროექტო მონაკვეთისათვის დამატებითი დეტალური საინჟინრო-გეოლოგიური რუკის

(ყველა სახის გეოლოგიური პროცესის ასახვით) შემუშავება და სამინისტროში განსახილველად წარმოდგენა;

8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 3 თვის ვადაში უზრუნველყოს საპროექტო მონაკვეთზე გამოვლენილი მეწყრული, ქვათაცვენა/კლდეზვავური და ეროზიული უბნებისათვის დამატებითი პრევენციული ღონისძიებების შემუშავება და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 3 თვის ვადაში უზრუნველყოს ჰიდროლოგიურ გაანგარიშებებში მაქსიმალური ხარჯების გადამყვანი კოეფიციენტების მონაცემების დაზუსტება და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
10. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 3 თვის ვადაში უზრუნველყოს წიფლნარი ტყეების G1.6 ჰაბიტატის აღდგენის დეტალური საკომპენსაციო გეგმის შემუშავება და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
11. საპროექტო ტერიტორიაზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული წყაროების არსებობის შემთხვევაში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს შესაბამისი ჰაერდაცვითი დოკუმენტაციის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება და სამინისტროსთან შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების შესაბამისად. ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს შეთანხმებული გეგმისა და ნარჩენების მართვის კოდექსისა და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
13. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
14. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
15. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
16. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
17. ბრძანების ძალაში შესვლიდან 5 დღის ვადაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, საჩხერისა და ონის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფებზე;
18. 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

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

მინისტრი