



## საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060139624942515

### ბრძანება Nი-1038

ქ. თბილისი

30 / დეკემბერი / 2015 წ.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 ზემო ოსიაური-ჩუმათელეთის გზის მონაკვეთის მშენებლობაზე 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:

1. დამტკიცდეს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა № 75; 29.12.2015 საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 ზემო ოსიაური-ჩუმათელეთის გზის მონაკვეთის მშენებლობაზე და ექსპლუატაციაზე.
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№75; 29.12.2015) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს 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.

12/30/2015

საქართველოს ეროვნული არქივი

მინისტრი



გიგლა აგულაშვილი



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტრო  
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

საქართველო, 0114, თბილისი, გულუასკ. 6ა, ტელ: 272-72-00, 272-72-20 ფაქსი: 272-72-37

## ეკოლოგიური ექსპერტიზის

### დასკვნა პროექტზე

№ 75

29 დეკემბერი 2015 წ

#### I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება - აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 ზემო ოსიაური-ჩუმათელეთის გზის მონაკვეთის მშენებლობა და ექსპლუატაცია
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი - საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა - აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 ზემო ოსიაური- ჩუმათელეთის გზის მონაკვეთის (126კმ- 143კმ)
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი - 15.12.2015 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ - COWI Lietuva და სამეცნიერო-კვლევითი ფირმა გამა

## II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 ზემო ოსიაური-ჩუმათელეთის გზის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ბუნებრივ და სოციალური გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, რომელიც გულისხმობს ზემო ოსიაურსა და ჩუმათელეთს შორის მაგისტრალის გაუმჯობესებას ხაშურის გვერდის ავლით ოთხზოლიანი გზის, ხიდების და გვირაბების მშენებლობით.

წარმოდგენილ პროექტში განხილულ იქნა ალტერნატივები, ხოლო შეფასებისას გათვალისწინებული იყო ყოველი მათგანის დადებითი და უარყოფითი მხარეები. ალტერნატივებს შორის იყო ე.წ. ნულოვანი (არაქმედების) ალტერნატივაც.

ოთხი შემოთავაზებული ალტერნატივიდან (რვა სხვადასხვა გრძივი პროფილის ალტერნატივა) ორი უგულვებელყოფილ იქნა მოსალოდნელი მნიშვნელოვანი ზემოქმედების გამო. პრიორიტეტულ ვარიანტად შერჩეულ იქნა ბიოლოგიურ გარემოზე და დასახლებულ ტერიტორიაზე მინიმალური ზემოქმედების მქონე ალტერნატივა, რომელიც გვერდს უვლის ისეთ სენსიტიურ ტერიტორიებს, როგორც სასაფლაო, დასახლებული პუნქტები, მინიმალური გავლენა აქვს ტყესა და წყლის გარემოზე და ნაკლებად ეხება მეწყერულ უბნებს. ალტერნატივების "გაცხრილვის შედეგად" მოხდა პრიორიტეტულად მიჩნეული ალტერნატივის დეტალური ანალიზი.

პროექტით გათვალისწინებული EWH მონაკვეთი ზემო ოსიაურსა და ჩუმათელეთს დააკავშირებს. ეს მაგისტრალის სრულიად ახალი მონაკვეთი იქნება, რომელიც გვერდს აუვლის დასახლებულ პუნქტებს. გზის საერთო სიგრძე 13.80კმ, ხოლო მოხვევის მაქსიმალური რადიუსი 700მ იქნება. მედიანური ზოლი გაყოფს ერთმანეთისგან მაგისტრალის ორ ორზოლიან სავალ ნაწილს. საავარიო და გაუთვალისწინებელი შემთხვევებისათვის უზრუნველყოფილი იქნება მოკირწყლული გვერდულები. გზის გაყოლებაზე მოეწყობა სადრენაჟე სისტემა, უსაფრთხო ექსპლუატაციის მიზნით მოეწყობა უსაფრთხოების ბარიერები, განათება და საგზაო ნიშნები. ახალი გზის საერთო სიგანე 27მ შეადგენს. ჭრილის პარამეტრები მაგისტრალის წინა მონაკვეთების მსგავსია: ზოლების რაოდენობა - 4; ზოლის სიგანე 3.75მ; სავალი ნაწილის სიგანე - 2x7.5მ, გვერდულის სიგანე - 3.5მ (3მ მოკირწყლული და 0.5მ მოუკირწყლავი) და გამყოფი ზოლის სიგანე ბარიერების ჩათვლით - 5მ. საპროექტო სიჩქარე 100კმ/სთ და 80კმ/სთ იქნება. პროექტით გათვალისწინებულია 10 ხიდის და გზის ბოლო 3კმ-ის ფარგლებში -3 გვირაბის მშენებლობა. ახალი მონაკვეთი სასოფლო-სამეურნეო მიწებსა და წიწვოვან ნარგავებზე (ე.წ. ნარვანის ტყე) გადის, კვეთს სურამი-ცოცხნარას ადგილობრივ გზას, გადადის რამდენიმე საცხოვრებელ სახლზე სოფ. ურტყვაში და კვეთს მდ.შუქელესს.

ანგარიშის მომზადებისას შეფასდა ბურღვა-აფეთქება და გვირაბის მექანიზებული მეთოდით გაყვანის მეთოდები და მიზანშეწონილად ჩაითვალა ბურღვა-აფეთქების მეთოდის გამოყენება, ხოლო მეთოდების დადებითი და უარყოფითი მხარეები მოყვანილია ბსგზმ ანგარიშში.

ბსგზმ მოიცავს ინფორმაციას საპროექტო ტრასის გასწვრივ ფიზიკური, ბიოლოგიური და სოციალურ-ეკონომიკური გარემოს მდგომარეობის შესახებ.

E-60 მონაკვეთის გზა გადის ჩრდილო-დასავლეთიდან სამხრეთ- აღმოსავლეთის მიმართულებით. გზის განსახილველი მონაკვეთი მდებარეობს თბილისიდან ჩრდილო-დასავლეთით 126-143 კმ-ში.

საკვლევი ტერიტორიის გეომორფოლოგიური თავისებურებები, ისევე როგორც მისი ლანდშაფტი და კლიმატური პირობები გამოირჩევა ორი ძირითადი მახასიათებლით. ტერიტორიის ძირითადი, აღმოსავლეთი ნაწილი ხასიათდება, მდ.მტკვრისა და მისი მარცხენა შენაკადების ეროზიული აკუმულაციური პროცესების შედეგად ფორმირებული შიდა ქართლის აკუმულაციური რელიეფით.

საპროექტო გზის საწყისი ნაწილი კმ 0+3კ 000-დან კმ 1+3კ 600-მდე, განლაგებულია მდ. მტკვრის ძველი ალუვიური ტერასის მოვაკებულ ზედაპირზე. ტერასის ფარდობითი სიმაღლე მტკვრის კალაპოტიდან 23-36 მ-ის ფარგლებშია.

გზის კმ 1+600-დან კმ 4+214-მდე მონაკვეთი გაივლის მდ. ჩუმათელეთის წყალშემკრები აუზის ფარგლებში, მისი მარცხენა შენაკადის ხევის დამრეც ფერდობებზე, V-ს მაგვარი განივი პროფილით. ხევის ვიწრო ფსკერზე წყლის მცირე ნაკადი მოედინება მხოლოდ წლის უხვნალექიან პერიოდებში.

გზის კმ 4+214-დან კმ 4+545-მდე მონაკვეთი ხევის მარცხენა ციცაბო ფერდობის ფარგლებში ტიპიური მეწყრული. მორფოლოგიით ხასიათდება, მასში კარგად არის გამოსახული მეწყრული საფეხურები და სხვა დამახასიათებელი ფორმები.

გზის კმ 4+545-დან კმ 5+400-მდე მონაკვეთი განლაგდება მდ. ჩუმათელეთისა და მდ. ტილიანას ხეობებს შორის წყალგამყოფი ქედის თხემურ უბანზე, რომელიც მოიცავს ქედის სამხრეთ-აღმოსავლეთური და ჩრდილო-დასავლეთური ექსპოზიციის ფერდობებს და საკუთრივ ქედის თხემს.

გზის კმ 5+400-დან კმ 5+700-მდე მონაკვეთის ფარგლებში ტერიტორია წარმოადგენს მდ.ცოცხნარისწყლის ჩრდილო-აღმოსავლეთური ექსპოზიციის ფერდობში ხანგრძლივად მიმდინარე მეწყრულ-ეროზიული პროცესებით ფორმირებულ ღრმა და ფართე ხევს, რომლის ფსკერი, აგრეთვე მიმდებარე ფერდობი საპროექტო ტრასიდან ზევით, ერთ მთლიან მეწყერს წარმოადგენს.

გზის კმ 5+700-დან კმ 5+800-მდე მონაკვეთის განლაგების უბანი წარმოადგენს სამხრეთ-აღმოსავლეთისაკენ დახრილ ფერდობს, რომელიც შემდგომ, ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით, თანდათან გადადის ჩრდილოეთისაკენ მცირედ დახრილ მოვაკებაში.

გზის მონაკვეთი კმ 5+800-დან კმ 6+000-მდე წარმოადგენს სამხრეთ-აღმოსავლეთისაკენ დახრილ ფერდობს, რომელიც შემდგომ, ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით, თანდათან გადადის ჩრდილოეთისაკენ მცირედ დახრილ მოვაკებაში.

გზის მონაკვეთი კმ 6+000-დან კმ 9+050-მდე გაივლის მდ. ჩუმათელეთის ხეობის მარცხენა ფერდობზე, რომელიც მასში ფორმირებული კლაკნილი ძველი ეროზიული მშრალი ხევებით და გორაკ-ბორცვიანი რელიეფითაა წარმოდგენილი.

გზის მონაკვეთი კმ 9+050-დან კმ 10+200-მდე გაივლის მდ. ჩუმათელეთის მარცხენა შენაკადის - მდ. ბიჯნისის ხევის მარცხენა ფერდობზე, რომელიც ასევე მასში ფორმირებული კლაკნილი მცირე ეროზიული მშრალი ხევებითა და გორაკ-ბორცვიანი რელიეფითაა წარმოდგენილი.

გზის მონაკვეთი კმ კმ 10+200-დან კმ 13+300-მდე გადის მდ. ჩუმათელეთის ხეობის მარცხენა ფერდობზე, კვეთს მისი მარცხენა შენაკადების ღრმად ჩაჭრილ ეროზიულ ხევებს და კმ 13+300მ-ზე გადის უშუალოდ მდ. ჩუმათელეთის ვიწრო ხეობაში, რიკოთის საუღელტეხილო გვირაბის აღმოსავლეთი პორტალის სიახლოვეს.

გზის მონაკვეთი კმ 13+300-დან კმ 13+600-მდე წარმოადგენს სახიდე გადასასვლელის განთავსების ადგილს, მდ. ჩუმათელეთზე. მდინარის ხეობა აქ ვიწროა, V-ს მაგვარი. მის ფსკერი მთლიანად დაკავებულია მდინარის კალაპოტითა და არსებული საავტომობილო გზის ვაკისის ყრილით. ხეობის ფერდობები ციცაბოა.

საკვლევ ტერიტორიაზე მთავარ ჰიდრო გეოლოგიურ რეგიონს წარმოადგენს ქართლის არტეზიული აუზის ფოროვანი, ნაპრალოვანი და ნაპრალოვან-კარსტული წყალი, რომელიც მოიცავს დაბლობის უდიდეს ნაწილს.

რეგიონის ძირითადი ზედაპირული წყლის ობიექტი მდინარე მტკვარია. პროექტის ტერიტორიის უახლოესი მდინარეებია - სურამულა, შუქდელე, ცოცხნარასხევი და ჩხერიმელა.

საპროექტო სამანქანო გზის გადამკვეთი მდინარეებისა და შედარებით დიდი ხეების მაქსიმალური ხარჯების შესაბამისი დონეების ნიშნულების დასადგენად 4 საპროექტო უბანზე გადაღებული იქნა კალაპოტის განივი კვეთები, რომელთა საფუძველზე დადგენილი იქნა მდინარეების და ხეების ჰიდრაულიკური ელემენტები.

პროექტის ზონის ნიადაგური საფარი აღმოსავლეთ საქართველოს ტყე-მდელოს ზონას მიეკუთვნება.

საკვლევი ტერიტორიის ჰაერის ხარისხი ზოგადად დამაკმაყოფილებელია ტერიტორიაზე სასოფლო-სამეურნეო პროფილის და საწარმოო დაბინძურების წყაროების არარსებობის გამო.

საკვლევ ტერიტორიაზე, მისი არაუბრუნელი ხასიათიდან გამომდინარე, ხმაურის მნიშვნელოვანი წყაროები არ არის, თუ არ ჩავთვლით ტრანსპორტით და, ხანდახან, სასოფლო-სამეურნეო ტექნიკის მუშაობით გამოწვეულ ხმაურს. როგორც ჰაერის დაბინძურების შემთხვევაში, საკვლევი ტერიტორიის ხმაურის ძირითად წყაროსაც აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალზე მოძრავი ტრანსპორტი წარმოადგენს.

საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს მაღალი ინტენსივობის სეისმურ ზონაში – VIII ბალი რიხტერის შკალით. (გზშ-ს ანგარიშის აღნიშნული ფაქტი გათვალისწინებულია ინფრასტრუქტურის პროექტირებისას).

რეგიონში საკმაოდ ინტენსიურია ეროზია, განსაკუთრებით მდინარის კალაპოტებში. მეწყრები დაიკვირვება ციკაბო ფერდობების მქონე და შეუკავშირებელი ქანების გაშიშვლებულ უბნებზე, და განპირობებულია სეისმური აქტივობით და ნალექებით. ამ თვალსაზრისით განსაკუთრებით საყურადღებოა ლიხის და სამხრეთ კავკასიონის ქედები. ანალიზის საფუძველზე აღნიშნული ღონისძიებების გატარების შემთხვევაში ტერიტორიაზე მშენებლობა შესაძლებლად ჩაითვალა.

ანთროპოგენური ზემოქმედების გამო შიდა ქართლის მცენარეულობა სახეცვლილია. ახლად დამკვიდრებული მცენარეულობის უმეტესობა მეორადია. დღესდღეობით რეგიონში სახნავი მიწები დომინირებს.

ფაუნა რეგიონში წარმოდგენილია სტეპის ფაუნით. სახეობათა შემადგენლობა და სიმრავლე მნიშვნელოვნადაა შეცვლილი, რაც ტყით დაფარული ფართობების შემცირებითა და კორომებს შორის უწყვეტობის დარღვევითაა განპირობებული.

საპროექტო არეალში დაცული ტერიტორიები არ არის. არცერთი კურორტი, სურამის გარდა, არ მდებარეობს საპროექტო ტერიტორიის ფარგლებში.

წარმოდგენილ ანგარიშში განხილულია მოსალოდნელი ზემოქმედება (ზემოქმედება წყლის რესურსებზე; ჰაერის ხარისხზე; ხმაურის დონის ცვლილებაზე; ფლორასა და ფაუნაზე და სხვა) და მათი შემარბილებელი ღონისძიებები, გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა და განხილულია ნარჩენების მართავა როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის პერიოდში.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნები საფუძველად უდევს წინამდებარე დასკვნის III თავს.

## II. პირობები

### საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. უზრუნველყოს გზშ-ს ანგარიშით წარმოდგენილი მოსალოდნელი ზემოქმედების და შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესრულება;
2. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს შეთანხმება ტყის ფონდის მართვის უფლების მქონე ორგანოსთან, რადგან წარმოდგენილი Shp ფაილების მიხედვით გზის მშენებლობისათვის გათვალისწინებული ფართობიდან (899740 კვ.მ.) „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 4 აგვისტოს №299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით, 239412 კვ.მ. წარმოადგენს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ ტყის ფონდს.
3. მშენებლობის პერიოდში ასფალტის ქარხნის განთავსების შემთხვევაში უზრუნველყოს კანონით დადგენილი პროცედურების გავლა.
4. ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა და სარეკულტივაციო სამუშაოები განხორციელდეს “ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ” საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის შესაბამისად.
5. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს გამონამუშევარი ქანების განთავსებისათვის შერჩეული ტერიტორიის შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან.
6. უზრუნველყოს მშენებლობის დაწყებამდე სამუშაოების ორგანიზების, ნარჩენების მართვისა და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების წარმოდგენა და შეთანხმება გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან.
7. იმ შემთხვევაში, თუ მშენებლობის პერიოდში ინერტული მასალების დამუშავების პროცესში საჭირო წყლის მომარაგება განხორციელდება ზედაპირული წყლის ობიექტიდან, უზრუნველყოს ზედაპირული წყლის ობიექტის ტექნიკური რეგლამენტის შეთანხმება სამინისტროსთან, ხოლო იმ შემთხვევაში თუ ინერტული მასალის დამუშავებისათვის გამოყენებული იქნება გრუნტის წყლები, უზრუნველყოს ლიცენზიის მოპოვება.
8. უზრუნველყოს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის მიხედვით ბიომრავალფეროვნებაზე მონიტორინგის წარმოება და საჭიროების შემთხვევაში შემუშავებული უნდა იყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები.
9. სამშენებლო სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს
10. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში დასკვნის გადაცემა განახორციელოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი წესით;

#### IV. დასკვნა

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი, აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 ზემო ოსიაური-ჩუმათელეთის გზის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ბუნებრივ და სოციალური გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობებით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების  
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე

(სახელი, გვარი)

*A. Sharashidze*

(ხელმოწერა)

