



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს მინისტრის

ბრძანება N 2-305

17/03/2021

ქ. თბილისი

ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აბაშა-გაღმა კოდორი-გულეისკირი-ჯაპანას საავტომობილო გზის კმ 31 (30+375)-ზე მდინარე ფიჩორზე 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, ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აბაშა-გაღმა კოდორი-გულეისკირი-ჯაპანას საავტომობილო გზის კმ 31 (30+375)-ზე მდინარე ფიჩორზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ერთეულის საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. გზმ-ის ანგარიში მომზადებულია შპს „ავანბეკის“ მიერ.

2019 წლის 5 ნოემბერს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოადგინა შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აბაშა-გაღმა კოდორი-გულეისკირი-ჯაპანას საავტომობილო გზის კმ31 (30+375)-ზე მდ. ფიჩორზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი, ასევე გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (ბრძანება N 2-1280; სკოპინგის დასკვნა №137; 20/12/2019).

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აბაშა-გაღმა კოდორი-გულეისკირი-ჯაპანას საავტომობილო გზის 31 კმ-ზე არსებული სახიდე გადასასვლელი მდინარე ფიჩორს კვეთს მართობულად. ხიდის გადაკვეთის ადგილზე მდინარე ფიჩორი მიედინება ხელოვნურად, არხის სახით, პროფილირებულ

კალაპოტში. არსებული სახიდე გადასასვლელი წარმოადგენს ფოლადის ხიდს, რომლის მთლიანი სიგრძე შეადგენს 16 მეტრს, ხოლო ვაკისის მთლიანი სიგანე-5.36 მეტრს. არსებული ხიდი მდებარეობს გზის სწორ მონაკვეთზე, რომელიც განლაგებულია 1.1%-იან გრძივ ქანობზე. ხიდის სტრუქტურა შედგება ორი განაპირა და ორი შუალედური ბურჯისაგან. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, არსებული ხიდის გამოკვლევა ჩატარდა 2018 წელს და გამოვლინდა, რომ დაზიანებულია და დეფორმირებული ხიდის სავალი ნაწილის ფოლადის ფურცლები, სავალი ნაწილის ფარგლებში არ არის მოწყობილი თვალამრიდები, სახიდე გადასასვლელის მალის ნაშენი და სავალი ნაწილის ფოლადის კონსტრუქციები, ასევე მოაჯირები დაზიანებულია კოროზიით, გამორეცხილია ბურჯების რკინაბეტონის სამირკვლები. ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, დადგინდა რომ სახიდე გადასასვლელის არცერთი პარამეტრი არ აკმაყოფილებს დადგენილ ნორმებს და საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დაიგეგმა არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა და ექსპლუატაცია.

საპროექტო სახიდე გადასასვლელის მიმდებარე ტერიტორია დაუსახლებელია და ნაწილობრივ დაკავებულია სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთებით. ტერიტორიიდან უახლოეს დასახლებულ პუნქტს წარმოადგენს სოფ. ჯაპანა და უახლოესი საცხოვრებელი სახლი დაშორებულია დაახლოებით 670 მეტრით. საპროექტო ტერიტორიიდან 520 მეტრში განთავსებულია ჯაპანას ტბა, 160 მეტრში პატარა ნარიონალის ტბა.

წარმოდგენილ დოკუმენტში განხილულია არაქმედების და ხიდის კონსტრუქციული ალტერნატივები. როგორც უკვე აღინიშნა, სახიდე გადასასვლელის არცერთი პარამეტრი, გაბარიტი, მზიდუნარიანობა და ძირითადი მზიდი კონსტრუქციების სახეობები ვერ აკმაყოფილებს კაპიტალური ხიდისადმი წაყენებულ მოქმედი ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, რის გამოც არაქმედების ალტერნატივა გამოირიცხა. იმის გათვალისწინებით რომ სახიდე გადასასვლელის მოწყობა დაგეგმილია არსებული ხიდის ღერძზე, ადგილმდებარეობის ალტერნატიული ვარიანტები დოკუმენტში არ არის განხილული.

ახალი სახიდე გადასასვლელის ღერძი ემთხვევა არსებული ხიდის ღერძს და განლაგებულია გზის სწორ მონაკვეთზე, 0,5% გრძივ ქანობზე. საპროექტო მონაკვეთის სიგრძეა 100 მ. (მისასვლელი გზების ჩათვლით). პროექტით გათვალისწინებული ხიდის მთლიანი სიგრძე 25,32 მეტრს შეადგენს, გაბარიტი 7.5+2X0.75მ. ხოლო, სავალი ნაწილის სიგანეა-7,5 მეტრი. ხიდის საყრდენად გამოყენებულია ორი განაპირა ბურჯი. სავალი ნაწილის ორივე მხარეს გათვალისწინებულია 0.75 მეტრი სიგანის ტროტუარების მოწყობა. ტროტუარები სავალი ნაწილისგან გამოყოფილი იქნება ლითონის ზღუდარებით. ტროტუარებზე გათვალისწინებულია ლითონის მოაჯირების მოწყობა. ხიდის სავალი ნაწილიდან წყლის მოსაცილებლად პროექტით გათვალისწინებულია წყალმომცილებელი სისტემის მოწყობა, რომელიც შედგება წყალმიმღები ძაბრებისაგან და პოლიეთილენის მილებისგან. სავალი ნაწილის სამოსად გათვალისწინებულია ცემენტბეტონის საფარი, ჯამური სისქით 8 სმ. სანაპირო ბურჯებზე მოეწყობა

სადეფორმაციო ნაკერები. ხიდის სანაპირო ბურჯებთან გათვალისწინებულია კონუსების გამაგრება გაბიონის ლეიბებით.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მოძრაობის დროებითი ორგანიზების სქემა, რომელიც გულისხმობს არსებული ხიდის მიმდებარედ დროებითი გზის და ხიდის მოწყობას. დროებითი გზის სიგრძე იქნება 100 მეტრი, ხოლო სიგანე 4,5 მეტრი. დროებით ხიდად გათვალისწინებულია არსებული ხიდის მალის ნაშენის, კონსტრუქციის გამოყენება, რომელიც მთლიანად ლითონის ელემენტებისგან შედგება. ხიდის საყრდენებად გამოყენებული იქნება ბეტონის ბლოკები. მშენებლობის დასრულების შემდეგ მოხდება დროებითი ასაქცევი გზის და ხიდის დაშლა.

ხიდის მშენებლობის პირველ ეტაპზე განხორციელდება მოსამზადებელი და დაკვალივითი სამუშაოები, შემდეგ ხიმინჯების ჩაბურღვა და ბურჯების მშენებლობა. ბურჯების მშენებლობის პარალელურად მოხდება ტერიტორიაზე რკინაბეტონის კოჭების შემოზიდვა, რომელიც დასაწყობდება სამშენებლო მოედანზე. ბურჯების მშენებლობის დასრულების შემდეგ მოხდება კოჭების მონტაჟი, შემდეგ მოეწყობა ხიდის სავალი ნაწილი, მოაჯირები, თვალამრიდები და სხვა. პარალელურ რეჟიმში განხორციელდება მისასვლელი გზების მოწყობა.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, დაგეგმილი საქმიანობის სპეციფიკისა და შესასრულებელი სამუშაოების მოცულობიდან გამომდინარე, მძლავრი ინფრასტრუქტურის მქონე სამშენებლო ბანაკის მოწყობა დაგეგმილი არ არის. საპროექტო ხიდთან, არსებულ მისასვლელ გზასთან დროებით მოეწყობა საქმიანი ეზო, ხოლო პროექტზე მომუშავე მომსახურე პერსონალისთვის, მშენებელი კომპანიის მიერ განხორციელდება კერძო მესაკუთრისგან საცხოვრებელი სახლის დაქირავება. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, სამშენებლო მოედანზე განთავსდება სადარაჯო ჯიხური, სასაწყობე კონტეინერი, საოფისე კონტეინერი, გასახდელი კონტეინერი და ბიოტუალეტი. აღნიშნული მოედანი ძირითადად გათვალისწინებულია მექანიზმების გასაჩერებლად. სამშენებლო მოედანზე ინერტული მასალების სამსხვრევი/დამამზადებელი დანადგარების მოწყობა არ არის დაგეგმილი. ინერტული მასალები და ასფალტ-ბეტონი მზა სახით შემოტანილი იქნება მუნიციპალიტეტში არსებული საწარმოებიდან. მშენებლობისათვის საჭირო მანქანა-მექანიზმების საწვავით მომარაგება მოხდება ავტოცისტერნის მეშვეობით.

დაგეგმილი სამუშაოების ხანგრძლივობა შეადგენს 200 სამუშაო დღეს, ხოლო სამუშაოებზე დასაქმებული იქნება 15 ადამიანი, რომელთა უმრავლესობა იქნება ადგილობრივი მოსახლეობა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, დაგეგმილია 15 სმ საშუალო სიმძლავრის მქონე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა, ჯამში 100 მ³ ოდენობით, რომელიც დროებით დასაწყობდება საქმიანი ეზოს ტერიტორიაზე. წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა გამოყენებული იქნება სარეკულტივაციო სამუშაოებში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოები განხორციელდება საქართველოს მთავრობის №424 დადგენილებით „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის,

შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტით დამტკიცებული პირობების შესაბამისად.

ნიადაგის/გრუნტის ხარისხობრივი მდგომარეობის გაუარესების რისკები დაკავშირებულია გაუთვალისწინებელ შემთხვევებთან: ნარჩენების არასწორ მართვასთან, მოქმედი ტექნიკიდან, სატრანსპორტო საშუალებებიდან ან სხვა დანადგარ-მექანიზმებიდან ნავთობპროდუქტების დაღვრასთან, საწვავ-საპოხი მასალების და სამშენებლო მასალების შენახვის წესების დარღვევასთან. აღნიშნული ზემოქმედების თავიდან აცილების მიზნით გზშ-ის ანგარიშში გათვალისწინებულია მონიტორინგის წარმოება და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოების საწარმოებლად წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. სასმელად გამოყენებული იქნება ბუტილირებული წყალი. სამეურნეო-ფეკალური წყლებისთვის მოეწყობა ბიოტუალეტი, რომლის ავზის მოცულობა არის 220 ლ. მისი დაცლა მოხდება შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, სადაც ასევე მოცემულია მოსალოდნელი ნარჩენების სახეები, მიახლოებითი რაოდენობა და მათი მართვის ღონისძიებები. საპროექტო სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია, როგორც საყოფაცხოვრებო, ისე სამშენებლო (ინერტული) ნარჩენებისა და მცირე რაოდენობის სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების შეგროვება მოხდება სამშენებლო მოედნის ტერიტორიაზე, სათანადო მარკირების მქონე დახურულ კონტეინერებში. დაგროვების შესაბამისად, საყოფაცხოვრებო ნარჩენები გატანილი იქნება მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე. მშენებლობის ეტაპზე წარმოქმნილი სახიფათო ნარჩენების შემდგომი მართვა განხორციელდება შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანიზაციის მიერ, ხელშეკრულების საფუძველზე. სამშენებლო სამუშაოების პროცესში წარმოქმნილი გრუნტისა და სამშენებლო ნარჩენის (100 მ³) გატანა გათვალისწინებულია მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ემისიები ატმოსფერულ ჰაერში სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების ეტაპზე და იდენტიფიცირებულია მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევის წყაროები, მათ შორის: ექსკავატორი, ბულდოზერი, გენერატორი, გრეიდერი და თვითმცლელი. ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევა მოსალოდნელია საგზაო-სამშენებლო მანქანების ძრავების მუშაობისას, მასალების დატვირთვა-გადმოტვირთვისას და უქმი სვლის რეჟიმში. გაბნევის ანგარიშში გათვალისწინებულია 10 სატრანსპორტო საშუალების ერთდროულად მუშაობა. სამშენებლო სამუშაოების მასშტაბიდან და სპეციფიკიდან გამომდინარე, ასევე მოსახლეობიდან დაშორების მანძილის გათვალისწინებით, დამაბინძურებელი ნივთიერებების გავრცელებით მოსალოდნელი უარყოფითი ზემოქმედება მაღალი არ იქნება. გზშ-ის ანგარიშში აღნიშნულთან დაკავშირებით, წარმოდგენილია შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის სამშენებლო უბნების მორწყვა და სხვა. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, ხმაურის ზემოქმედების განსაზღვრისთვის გაანგარიშება ჩატარებულია ყველა მანქანა-მოწყობილობის ერთდროული მუშაობის შემთხვევისთვის (ანუ ყველაზე უარესი სცენარი). გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო

მოედნის ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. თუმცა ვინაიდან, გაანგარიშებები ჩატარებულია ყველა წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევისათვის, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია, ხმაურის გავრცელების ფაქტობრივი დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები, ამასთან აღსანიშნავია მოსახლეობიდან დაშორების მანძილი (დაახლოებით 670 მეტრი). აღსანიშნავია, რომ გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ხმაურის შემარბილებელი შესაბამისი ღონისძიებები.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მდ. ფიჩორის მოკლე ჰიდროგრაფიული დახასიათება. მდ. ფიჩორის წყლის მაქსიმალური ხარჯები სარეაბილიტაციო ხიდის კვეთში დადგენილია დ. სოკოლოვსკის ფორმულით, რომლის მიხედვით მდინარის 100 წლიანი მაქსიმალური ხარჯი შეადგენს 126 მ³ /წმ-ს. მდინარე ფიჩორის წყლის მაქსიმალური ხარჯების შესაბამისი დონეების ნიშნულების დასადგენად სარეაბილიტაციო ხიდის უბანზე, გადაღებული იქნა კალაპოტის განივი კვეთები, რომელთა საფუძველზე დადგენილი იქნა მდინარის ჰიდრაულიკური ელემენტები. მდინარე ფიჩორის კალაპოტის მოსალოდნელი ზოგადი გარეცხვის სიღრმე სარეაბილიტაციო ხიდის კვეთში დადგენილია მეთოდით, რომელიც მოცემულია „მდინარეების ალუვიურ კალაპოტებში ჰიდროტექნიკური ნაგებობების პროექტირებისას მდგრადი კალაპოტის საანგარიშო ტექნიკურ მითითებაში“.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორიაზე ჩატარებულია საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა, რომლის მიზანს წარმოადგენდა ბუნებრივი პირობების აღწერა, გავრცელებული გრუნტების ფიზიკურ-მექანიკური მახასიათებლების, გრანულომეტრიული შემადგენლობის, გრუნტის წყლის ქიმიური შემადგენლობის და აგრესიულობის განსაზღვრა. ამისათვის გაბურღულია ორი ჭაბურღილი, სიღრმით 15 მეტრი. აგრეთვე აღებულ იქნა გრუნტის წყლის ერთი სინჯი. ადგილმდებარეობის ვიზუალური დათვალიერების, ჭაბურღილების გაბურღვის, გრუნტების ლაბორატორიული კვლევისა და საფონდო მასალების კამერალური დამუშავების შედეგად შედგა ლითოლოგიური ჭრილები, უბნის გრძივი გეოლოგიური ჭრილი, აგრეთვე შესრულდა სხვადასხვა გეოლოგიური სამუშაოები. შედეგად საკვლევ ტერიტორიაზე გამოიყო გრუნტის სამი საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე): სგე 1 წარმოდგენილია ნაყარი-რიყნარი ქვიშის შემავსებლით, აღნიშნული ფენა არის ტენიანი; სგე 2 - თიხნარი- მოყვითალო ყავისფერი, ძნელპლასტიკური; სგე 3 - თიხაქვიშა-ნაცრისფერი, პლასტიკური და დენადი. კვლევაში აღნიშნულია, რომ საპროექტო ხიდის ბურჯების ფუნდამენტის საფუძვლად შერჩეულ უნდა იქნას სგე 2 ან სგე 3-ის გრუნტი. საკვლევ ტერიტორია საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების სირთულის მიხედვით მიეკუთვნება მესამე კატეგორიას. სახიფათო გეოდინამიკური პროცესებიდან ტერიტორიაზე ფიქსირდება დაბალი ინტენსივობის გვერდითი და სიღრმისეული ეროზია, რისთვისაც პროექტის მიხედვით, ხიდის სანაპირო ბურჯებთან გათვალისწინებულია კონუსების გამაგრება გაბიონის ლეიბებით.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, გრუნტის წყალი გამოვლინდა 3.50-3.60 მ-ის სიღრმეზე. ქიმიური შედგენილობით ჰიდროკარბონატულ-კალციუმ-მაგნიუმისანი, არ ავლენს

აგრესიულობას არცერთი სახის ცემენტზე დამზადებული ნებისმიერი მარკის ბეტონის მიმართ.

გზმ-ის ანგარიში მოიცავს საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული ბიოლოგიური გარემოს შეფასებას, სამშენებლო სამუშაოების ჩატარებით გამოწვეული ზემოქმედების ანალიზს და შესაბამის შემარბილებელ ღონისძიებებს. ანგარიშის მიხედვით, ბოტანიკოსის მიერ განხორციელდა საპროექტო ტერიტორიის მოკლევადიანი შესწავლა, რომლის მიზანი იყო შემოთავაზებული მარშრუტის გასწვრივ არსებული ძირითადი ჰაბიტატების/მცენარეულობის ტიპების აღრიცხვა და შეფასება. საპროექტო ხიდის სამშენებლო დერეფანი კვეთს ორი ტიპის ჰაბიტატს, ესენია: სასოფლო-სამეურნეო ტიპის ნაკვეთები და მდინარისპირა მეორეული ბუჩქნარი, მეჩხერად წარმოდგენილი ხე-მცენარეების ჩანართებით, რომელიც სამშენებლო ზონაში მცირე არეალითაა წარმოდგენილი. რაც შეეხება ფაუნის სახეობებს, სამუშაოების განხორციელების პროცესში ზემოქმედება იქნება არაპირდაპირი და დროებითი ხასიათის. კვლევების შედეგების მიხედვით, საპროექტო დერეფანი ცხოველთა მრავალფეროვნებით არ გამოირჩევა. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ტერიტორიაზე ძირითადად გვხვდება ფრინველები. კვლევების მიხედვით, აღნიშნულ ადგილს ფრინველები ხშირად იყენებენ სამიგრაციოდ, თუმცა, უშუალოდ საპროექტო უბანი არ წარმოადგენს საქართველოს ან საერთაშორისო ნუსხებით (IUCN) დაცული ფრინველის საბუდარ ადგილს. ცხოველებზე შესაძლო ზემოქმედების პრევენციის მიზნით, გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები (მაგ. მკაცრად იქნება დაცული სამშენებლო დერეფანი და ა.შ). დროებითი და ლოკალური სახის ზემოქმედება მოსალოდნელია მდ. ფიჩორის იქტოფაუნაზე, თუმცა აღსანიშნავია, რომ სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა დაგეგმილია განაპირა ბუჩქებზე.

პროექტის ფარგლებში ზემოქმედება ზედაპირული და მიწისქვეშა/გრუნტის წყლებზე ძირითადად მოსალოდნელია მდინარის კალაპოტთან მუშაობისას, მიწის სამუშაოების და ნარჩენების არასწორი მართვის, დაბინძურებული ჩამონადენის მდინარეში მოხვედრის შემთხვევაში. საპროექტო ხიდის მშენებლობა დაგეგმილია განაპირა ბურჯებზე, შესაბამისად, უშუალოდ მდინარის კალაპოტში სამშენებლო სამუშაოები არ განხორციელდება. ამასთან, გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მოსამზადებელი სამუშაოებისა და სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის დროს ზედაპირული და გრუნტის წყლების ხარისხის გაუარესების/დაბინძურების რისკების პრევენციის მიზნით შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

ვიზუალური აუდიტის და საფონდო მასალების კვლევის შედეგების მიხედვით, საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება. მშენებლობის პროცესში რაიმე არტეფაქტის გვიანი გამოვლენის შემთხვევაში მშენებელი კონტრაქტორი ვალდებულია მოიწვიოს ამ საქმიანობაზე საქართველოს კანონმდებლობით უფლებამოსილი ორგანოს სპეციალისტები, არქეოლოგიური ძეგლის მნიშვნელობის დადგენისა და სამუშაოების გაგრძელების თაობაზე გადაწყვეტილების მიღებისათვის.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა, რელიეფი, კლიმატი, გეომორფოლოგიური და მეტეოროლოგიური

პირობები, ბიოლოგიური გარემო, ნიადაგები, ჰიდროგეოლოგიური და გეოლოგიური პირობები. გზმ-ის ანგარიშში განხილულია ავარიული სიტუაციების წარმოქმნის რისკები და მოცემულია ავარიებზე რეაგირების გეგმა, აგრეთვე წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა და გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

როგორც უკვე აღნიშნა ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სამინისტრომ უზრუნველყო წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშის, როგორც სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ისე ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის მერიის საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაცია განთავსდა ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე, ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილას. ვინაიდან საქართველოში ახალი კორონავირუსის გავრცელების პრევენციის მიზნით ქვეყანაში სხვადასხვა პერიოდში მოქმედებს სხვადასხვა სახის შეზღუდვა, კოდექსით გათვალისწინებული პროცედურების შეუფერხებლად ჩატარების მიზნით, 2020 წლის 18 სექტემბერს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსში“ განხორციელდა ცვლილება (<https://matsne.gov.ge/document/view/4994730?publication=0>), რომელიც ითვალისწინებს საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული პანდემიის/ეპიდემიის დროს, ქვეყანაში არსებული ეპიდემიოლოგიური მდგომარეობის გათვალისწინებით, საჯარო განხილვის დისტანციურად, კომუნიკაციის ელექტრონული საშუალებების გამოყენებით ჩატარების შესაძლებლობას. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აბაშა-გალმა კოდორი-გულეისკირი-ჯაპანას საავტომობილო გზის კმ 31 (30+375)-ზე მდინარე ფიჩორზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის საჯარო განხილვა გაიმართა 2020 წლის 29 დეკემბერს webex-ის აპლიკაციის საშუალებით. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის და ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის მერიის წარმომადგენლები. განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან შენიშვნები არ გამოთქმულა. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები წარმოდგენილი არ ყოფილა.

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 ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აბაშა-გალმა კოდორი-გულეისკირი-ჯაპანას საავტომობილო გზის კმ 31 (30+375)-ზე მდინარე ფიჩორზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და 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, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს სამშენებლო სამუშაოებში გამოყენებული ტექნიკის გამართულობაზე მუდმივი მონიტორინგი;
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 ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს „ნარჩენების მართვის კოდექსისა“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით დადგენილი მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს მშენებლობის ეტაპისთვის წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე მონიტორინგის გეგმის შემუშავება, სადაც განსაზღვრული იქნება წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ ცხოველებზე დაკვირვებისა და სამინისტროსთან ანგარიშგების საკითხები და მშენებლობის დაწყებამდე შეათანხმოს სამინისტროსთან. მონიტორინგი განახორციელოს სამინისტროსთან შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო ტერიტორიაზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული ობიექტების არსებობის შემთხვევაში უზრუნველყოს კანონით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა;
9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
10. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
11. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
12. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
13. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;

14. 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