



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060124808115517

ბრძანება Nი-243

ქ. თბილისი

11 / მაისი / 2017 წ.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს საავტომობილო გზის 26-ე კმ.-ზე მდ. ოჩხომურზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა 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 ა:

1. დამტკიცდეს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა № 31; 10.05.2017 საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, ჩხოროწყუს მუნიციპალიტეტში შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს საავტომობილო გზის 26-ე კმ.-ზე მდ. ოჩხომურზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობა განახორციელოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის შესაბამისად და უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№ 31; 10.05.2017) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. 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.

მინისტრი



გიგლა აგულაშვილი



საქართველოს ბარემოსა და ბუნებრივი რესურსების

დაცვის სამინისტრო

MINISTRY OF ENVIRONMENTAL AND NATURAL RESOURCES PROTECTION OF GEORGIA

საქართველო, 0114, თბილისი, გულუას ქ. 6, ტელ: 272-72-00, 272-72-20 ფაქსი: 272-72-37

ეკოლოგიური ექსპერტიზის

დასკვნა პროექტზე

№ 31

10 მაისი 2017 წ.

1. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს საავტომობილო გზის 26-ე კმ-ზე, მდ. ოჩხომურზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა და ექსპლუატაცია
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზ N12
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ქ. ჩხოროწყუს მუნიციპალიტეტი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 27.04.2017 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს “კოქს კონსალტი”

2. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი:

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს საავტომობილო გზის 26-ე კმ-ზე, მდ. ოჩხომურზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასება.

საპროექტო დოკუმენტაციის თანახმად:

საპროექტო უბანი მდებარეობს დასავლეთ საქართველოში, ხობი-საჯიჯაო-ლესიჭინეს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზის 26-ე კილომეტრში, სოფელ ლესიჭინეს შესასვლელთან ახლოს, დაუსახლებელ უბანზე. უახლოესი დასახლებული პუნქტი მდებარეობს 850 მეტრის დაშორებით.

საპროექტო უბანზე არსებული გზის სავალ ნაწილზე მხოლოდ ალაგ-ალაგაა შემორჩენილი ხრეშოვანი საფარი. ხიდის მისასვლელი მონაკვეთები მდებარეობს უშუალოდ მდინარის ქალის რიყნარ გრუნტზე. საავტომობილო გზა გადის დაუსახლებელ უბანზე, თუმცა მჭიდროდაა მოქცეული ხასოფლო-სამეურნეო ნაკვეთებს შორის.

120 მეტრი სიგრძის არსებული სახიდე გადასასვლელი ათმალიანია, სქემით 10@12 მ - მისი სავალი ნაწილის გაბარიტი არასაკმარისია (3.0 მ ბორდიურებს შორის სინათლეზე), - ვერ უზრუნველყოფს მოძრაობის ორი ზოლის გატარებას. შეზღუდულია, ასევე, ხიდის საექსპლუატაციო დატვირთვა 3,5 ტონით.

მდინარე ოჩხომური ზოგადად ინტენსიურად მეანდრირებს კალაპოტის გამლილ ქალაში; ახასიათებს მოულოდნელი წყალმოვარდნები და უეცარი, არაპროგნოზირებადი გამორეცხვები. მდინარის მეანდრირების არეალი მეტად ვრცელია. ისტორიულად, წყალუხვობის სეზონში მდინარე ყოველ წლიურად იტაცებს რამდენიმე ჰექტარ სასოფლო-სამეურნეო სავარგულს. ამ გამოწვევით აიხსნება უახლოეს წარსულში მდინარეზე ნაპირსამაგრების მოწყობის მრავალჯერადი მცდელობა, რომელმაც, დაკვირვების მიხედვით, შესამჩნევი გაუმჯობესება ვერ გამოიღო. კერძოდ, მდინარე გამუდმებით იცვლის კალაპოტს, და აღნიშნულ ნაგებობებს ტოვებს უფუნქციოდ. წარუმატებლობის მიზეზი რამდენიმე ფაქტორით აიხსნება:

გამოცდილებით დადგენილია, რომ მდინარის ჰიდროლოგიური პარამეტრები არასათანადოდ იქნა შეფასებული თავის დროზე ნაგებობების დაპროექტებასა და მშენებლობისას. მაგალითად, ძველი ხიდის სიგრძე აშკარად არასაკმარისი იყო და გაცილებით ჩამორჩება მდინარის საანგარიშო მდგრადი კალაპოტის სიგანეს. მეტიც, არსებული ხიდის სიგრძეც საგრძნობლად ნაკლებია მდინარის საანგარიშო მდგრადი კალაპოტის სიგანეზე.

მდინარის მეანდრირების ზეგავლენას აუარესებს მდინარის კალაპოტში მიტოვებული სხვადასხვა ნაგებობების ნარჩენები, რომელთა სიახლოვეს ადგილი აქვს ჩამონტანების დაგროვება-შეზინვას. ეს უკანასკნელი იწვევს მდინარის კალაპოტის არაბუნებრივ დეფორმაციას. კერძოდ, მდინარის ზედა ბიეფში შემორჩენილია უფრო ძველი ხიდის განაპირა ბურჯების ფრაგმენტები და უფუნქციოდ დარჩენილი ნაპირსამაგრი კონსტრუქციები, რომელთა გვერდის ავლით მდინარის განშტოებების ძირითადი ნაკადები სავარგულელებისკენაა გადამისამართებული.

ტერიტორია, სადაც დაგეგმილია სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა არ გამოირჩევა რთული გეომორფოლოგიური და გეოლოგიური აგებულებით. ბორცვიანი რელიეფი აგებულია შუაეოკაენური ასაკის ქვიშურ-თიხური დანალექებით, რომლებიც გარშემორტყმულია ოლიგოცენური ასაკის თიხებით. თიხები გადაფარულია მეოთხეული ასაკის ალუვიურ-დელუვიური ნალექებით: რიყნარით, ლოდნარით, ხრეშით, ქვიშებით, კონგლომერატებით. საკვლევი ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური დახასიათებისათვის სამენებლო მოედანზე გაბურღულია ორი ჭაბურღილი (მდინარის ორივე ნაპირზე). ჭაბურღილების ($h=28$ მ.) ჭრილები ერთმანეთის იდენტურია, კერძოდ 1მ. სისქის ნიადაგის ფენას 4.5მ. სიღრმემდე ქვეშ უდევს კენჭოვანი გრუნტი 30%-მდე მსხვიმარცვლოვანი ქვიშის შემავსებლით. 4.5მ. სიღრმიდან დაძიებულ 28 მ. სიღრმემდე, მდინარის ორივე მხარეს, ჭრილი აგებულია ძნელპლასტიური კარბონატული თიხებით. აღნიშნული მონაცემებისა და გრუნტების ლაბორატორიული კვლევის საფუძველზე სამშენებლო ტერიტორიაზე გამოყოფილია ორი საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი: სგე 1-კენჭოვანი გრუნტი და სგე -2 ძნელპლასტიური კარბონატული თიხა. შესწავლილ უბანზე ჭაბურღილებში წყალი არ ფიქსირდება. გეოლოგიური საფრთხეებიდან აღსანიშნავია თიხური გრუნტების მოწყვლადობა ეროზიული პროცესების მიმართ. პლასტიკური თიხები, რომლითაც აგებულია მდ. ოჩხომურის ნაპირები, წყლით იჯირჯვებიან და მდინარის ტალღისცემისაგან ადვილად იშლებიან, აქედან გამომდინარე მშენებელთა ძირითადი ამოცანაა საიმედო ჯებირების შექმნა სახიდე გადასასვლელიდან საჭირო ინტერვალზე. მშენებლობისათვის სხვა საშიში გეოდინამიური პროცესი ან მოვლენა შესწავლილ უბანზე მოსალოდნელი არ არის.

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისათვის საჭირო კვლევა-ძიების პროცესში შეკრებილ იქნა ყველა ის მონაცემი, რომელიც აუცილებელი იყო საპროექტო

სამუშაოებისათვის. შესწავლილი იქნა ხიდური გადასასვლელის რაიონი, მდინარის რეჟიმი, ახლომდებარე სამშენებლო მასალების კარიერები, მდინარეზე აგებული ნაგებობები და მათი საექსპლუატაციო პირობები და თავისებურებები, ფლორა, ფაუნა და სხვა.

აღნიშნულ კვლევებზე დაყრდნობით შერჩეულ იქნა ხიდის მშენებლობის ოპტიმალური ტერიტორია, რომელსაც ნაკლები დატვირთვა აქვს გარემოზე, კერძოდ: შერჩეული ალტერნატივით ფლორასა და ფაუნაზე უმნიშვნელო ზემოქმედებაა მოსალოდნელი, რადგან ტერიტორია წარმოადგენს დაბალი საკონსერვაციო ღირებულების ჰაბიტატს და მასზე არ არის განთავსებული საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილი მცენარეთა და ცხოველთა სახეობები. ამ ტერიტორიის მიმდებარედ არსებული ფართობები (მათ შორის არსებული ხიდის განთავსების ტერიტორია), საპროექტოდ შერჩეული ტერიტორიის იდენტურია, საკონსერვაციო ღირებულების თვალსაზრისით – ანუ დაბალი საკონსერვაციო ღირებულებისაა. შესაბამისად, ალტერნატივების შერჩევისას ხიდის განთავსების ტერიტორია შერჩეულ იქნა შემდეგი მოსაზრებების გათვალისწინებით, რომ სახიდე გადასასვლელი აშენდება უკვე არსებულის ნაცვლად, ანუ არ ხდება ახალი ტერიტორიის ათვისება. ახალი ხიდის მშენებლობა უნდა წარიმართოს უწყვეტი საგზაო მოძრაობის პირობებში. ალტერნატიული შემოსავლელი არ არსებობს. დროებითი ხიდის მოწყობა მნიშვნელოვან დანახარჯებს გამოიწვევს. ამიტომ მიზანშეწონილია, სახიდე გადასასვლელი აშენდეს ახალ მიმართულებაზე, ხოლო არსებული ხიდი გამოყენებული იქნას საგზაო მოძრაობის უწყვეტი გატარებისათვის მშენებლობის პერიოდში.

საპროექტო ხიდის სავალი ნაწილის მინიმალური გაბარიტი (თვალამრიდიდან თვალამრიდამდე) 8.5 მეტრის სიდიდისაა; ტროტუარის მთლიანი გაბარიტი თითოეულ მხარეს 1,5 მეტრია, ხოლო სიგანე სინათლეზე - 1.0 მეტრი. სავალი ზოლების რაოდენობა 2;

გამყოფი ზოლი არ გამოიყენება; განივი პროფილის ტიპი ორმხრივ ქანობიანი; სავალი ნაწილის ძირითადი განივი ქანობი 2,0 %; საგზაო გვერდულების ძირითადი განივი ქანობი 4%; სავალი ზოლის სიგანე 3.25 მ; გამაგრებული გვერდულის სიგანე 0.5 მ; მოხრეშილი გვერდულის სიგანე 1.0 მ; გზისპირის (საჭიროების მიხედვით) სიგანე 0.5 მ; საგზაო კალაპოტის სრული სიგანე 10.5 მ;

საპროექტო მონაკვეთზე არ აღინიშნება გზის მშენებლობის ან ექსპლუატაციისათვის ხელისშემშლელი რაიმე მნიშვნელოვანი გეოდინამიკური (ფიზიკურ-გეოლოგიური) მოვლენა ან პროცესი. გეოდინამიკური თვალსაზრისით ხიდის მშენებლობა და ექსპლუატაცია უსაფრთხოა. შემარბილებელი ღონისძიებებიდან, საჭიროა მხოლოდ:

- ზედაპირული წყლების რეგულაცია მიკრორელიეფური პირობების გათვალისწინებით.

- მოხდება ზედაპირული და გრუნტის წყლების ორგანიზაციული გაყვანა, იმ პირობით, რომ არ გამოიწვიოს ქვემოთ არსებული ფერდობების დამატებითი გაწყლიანება;
- მასალები და ნარჩენები განთავსდება ისე, რომ ადგილი არ ქონდეს ეროზიას და არ მოხდეს ზედაპირული ჩამონადენით მათი სამშენებლო მოედნიდან გატანა. გრუნტის ნაყარების სიმაღლე არ იქნება 2 მ-ზე მეტი; ნაყარების ფერდებს მიეცემა შესაბამისი დახრის (45°) კუთხე;

დაგეგმილი საქმიანობის სპეციფიკის, შესასრულებელ სამუშაოთა მოცულობის და საქმიანობის განხორციელების რაიონის ფონური სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის გათვალისწინებით მძლავრი ინფრასტრუქტურის მქონე სამშენებლო ბანაკების მოწყობა საჭირო არ არის.

საავტომობილო გზის სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. როგორც უკვე ავღნიშნეთ მშენებლობისთვის საჭირო ასფალტბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება რეგიონში არსებული სხვადასხვა საწარმოებიდან. შესაბამისად ბეტონის დასამზადებლად წყლის გამოყენება საჭირო არ არის. სასმელად შესაძლებელია ბუტილირებული წყლების გამოყენება. სამშენებლო ბაზაზე სავარაუდოდ მოეწყობა სამარაგო რეზერვუარი, რომელიც პერიოდულად შეივსება ავტოცისტერნის გამოყენებით. სამუშაოების შესრულების პროცესში გამოყენებული სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის რაოდენობა დამოკიდებულია სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობაზე. წყლის ხარჯი იანგარიშება სამშენებლო ნორმებისა და წესების „შენობების შიდა წყალსადენი და კანალიზაცია“ – მიხედვით და ერთ ადამიანზე თითო ცვლაში შეადგენს 25 ლ-ს.

სამეურნეო ფეკალური წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა საასენიზაციო ორმო ან გამოყენებული იქნება ბიოტუალეტები. მათი დაცლა მოხდება საასენიზაციო მანქანის საშუალებით, რომელიც ფეკალურ წყლებს გაიტანს და ჩაუშვებს ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის საკანალიზაციო სისტემაში, ადგილობრივ მუნიციპალურ სამსახურთან შეთანხმებით.

საპროექტო დერეფანი ცხოველთა მრავალსახეობით არ გამოირჩევა. საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ცხოველთა და მცენარეთა სახეობები დაფიქსირებული არ ყოფილა. აღნიშნული გარკვეულად დაკავშირებულია საპროექტო ტერიტორიების მაღალ ანთროპოგენულ დატვირთვისასთან ასევე საავტომობილო გზაზე ინტენსიურ მოძრაობასთან. საერთო ჯამში მშენებლობის ეტაპზე ცხოველთა და მცენარეთა სახეობებზე ზემოქმედება შეიძლება შეფასდეს როგორც დაბალი ხარისხის ზემოქმედება.

ახალი ხიდის მშენებლობის დასრულების შემდეგ მოხდება არსებული ხიდის დემონტაჟი.

გზშ-ს ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. ასევე განხილულია მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციები და მოცემულია მათზე რეაგირების გეგმა. გარდა ამისა ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა და ნარჩენების მართვის გეგმა.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად გამოვლენილი პირობები ასახულია წინამდებარე დასკვნის III თავში.

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება წარმოდგენილი საპროექტო დოკუმენტაციის, მონიტორინგის გეგმის და შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად.
2. მშენებლობის დაწყებისა და ექსპლუატაციაში შესვლის შესახებ აცნობოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს.
3. უზრუნველყოს მდ. ოჩხომურიდან მინიმუმ 50 მ დაშორებით სამშენებლო მოედნებზე და სამუშაო უბნებზე მანქანების/ტექნიკის საწვავით გამართვის ან/და ტექნომსახურების აკრძალვა, რათა თავიდან იქნეს აცილებული მდინარის დაბინძურება.
4. უზრუნველყოს მშენებლობის ეტაპზე, შემთხვევით დაღვრილი ნავთობპროდუქტებით დაბინძურებული გრუნტის დაუყოვნებლივ მოხსნა, გრუნტის წყლების დაბინძურებისაგან დაცვის მიზნით.
5. უზრუნველყოს მშენებლობის ეტაპზე წარმოქმნილი სახიფათო ნარჩენების უსაფრთხო განთავსება და შემდეგი მართვის მიზნით შესაბამისი ნებართვის მქონე ორგანიზაციაზე გადაცემა.
6. სამშენებლო სამუშაოების დასრულებისთანავე უზრუნველყოს ტერიტორიის გაწმენდა და რეკულტივაცია.
7. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში დასკვნის გადაცემა განახორციელოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი წესით.

IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილ საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 113-ე კილომეტრზე სოფელ ყანობთან ხევზე სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საპროექტო დოკუმენტაციის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია მხოლოდ წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობების დაცვით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე
(სახელი, გვარი)


ბ.ა.