



საქართველოს გარემოს დაცვის მინისტრის



KA060158003499412

ბრძანება Nი-222

ქ. თბილისი

16 / აგვისტო / 2012 წ.

**ადმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 რუისი-აგარის შემოვლითი გზის
მონაკვეთის (კმ95-კმ114) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე
ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე 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 (№30; 15.08.12წ) საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ ადმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 რუისი-აგარის შემოვლითი გზის მონაკვეთის (კმ95-კმ114) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე;
2. ამ ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№30; 15.08.12წ) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ეს ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს მთავრობაში (ქ.თბილისი, ინგოროყვას ქ. №7) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში;

საფუძველი: ეკოლოგიური ექსპერტიზისა და ინსპექტირების დეპარტამენტის უფროსის დავით ჭიჭინაძის მოხსენებითი ბარათი; საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წერილი (№4282; 30.07.12წ) ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№30; 15.08.12წ).

მინისტრი

ქ. ხაჩიძე

გიორგი ხაჩიძე



საქართველოს გარემოს დაცვის სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION OF GEORGIA

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№ 30

15 აგვისტო 2012 წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – რუსი-აგარის შემოვლითი გზის მშენებლობა და ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. ალ. ყაზბეგის გამზ. №12.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – რუსი-აგარა მონაკვეთი (კმ95-კმ114).
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 30.07.12წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს "გამა".

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია, აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 რუისი-აგარის შემოვლითი გზის მონაკვეთის (კმ95-კმ114) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად:

დაგეგმილი საქმიანობა მოიცავს რუისიდან აგარამდე 19კმ-ის მშენებლობას და ექსპლუატაციას. გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია: კლიმატი და მეტეოროლოგია, გეოლოგია-გეომორფოლოგია, ჰიდროლოგია-ჰიდროგეოლოგია, ნიადაგი-ლადშაფტი-მიწათსარგებლობა, ჰაერის ხარისხი, ხმაური-ვიბრაცია, სეისმური პირობები და სახიფათო პროცესები, ფლორა-ფაუნა, ისტორიული-არქეოლოგიური ძეგლები და სოციალურ ეკონომიკური გარემო.

გზმ-ს ანგარიშში განხილულ იქნა შემდეგი ალტერნატივები:

- არადეთის ახალი მონაკვეთი (რუისი-აგარის მონაკვეთი).
- არსებული გზის გაფართოვება (რუისი-აგარის მონაკვეთი).
- აგარის შემოვლითი გზა-ჩრდილოეთის ალტერნატივა.
- გომი-აგარას შემოვლითი გზა-სამხრეთი ალტერნატივა 1 (აგარის უბანი).
- გომი-აგარას შემოვლითი გზა-სამხრეთი ალტერნატივა 2 (აგარის უბანი).

არსებული გზის გაფართოვება (რუისი-აგარის მონაკვეთი) და აგარის შემოვლითი გზის სამხრეთი მარშუტი ჩაითვალა ყველაზე მისაღებ ალტერნატივად, რადგანაც სხვა ალტერნატივებთან შედარებით ნაკლებ ზიანს აყენებს გარემოს, ნაკლებად მოქმედებს არქეოლოგიურ უბნებზე, არ გადის მდინარესთან ახლოს და არ აქვს მნიშვნელოვანი ზეგავლენა სასოფლო-სამეურნეო მიწებზე.

გზის გაფართოვება მოხდება რუისიდან სოფ.არადეთამდე, 2 ზოლიანი გზის 4 ზოლიანამდე გაფართოვება. საპროექტო გზის მონაკვეთი იწყება 94.5 კმ-ზე და მიუყვება სოფ.რუისის და ურბნისის სასოფლო სამეურნეო სავარგულებს და მიდის 102 კმ-ზე სოფ.არადეთამდე. სალოლაშენის სამხრეთით გზა ოდნავ სცილდება არსებულს და ინაცვლებს სამხრეთით. არადეთის შემდეგ კმ104.4-დან გზა გადის დაუსახლებელ სასოფლო-სამეურნეო მიწებზე აგარამდე. ახალი გზა აღჭურვილი იქნება: ცენტრალური უსაფრთხოების ზოლით, მოკირწყლული გვერდულებით, დრენაჟის სისტემით, უსაფრთხოების ბარიერებით, განათებით. თითოეული ზოლის სიგანე იქნება 3.75 მ, თითოეულ სავალ ნაწილს ექნება 3.75 მ-ს გვერდული (3 მ მოკირწყლული და 0.75 მოუკირწყლავი ბერმები). ცენტრალური გამყოფი ზოლი იქნება 5 მ სიგანის, შესაბამისად გზის სრული სიგანე შეადგენს 27.50 მ.

პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებულია:

- ხუთი გზაჯვარედინი;
- ოთხი ხიდის მოწყობას (მდ. ფრონეზე, მდ. ფცაზე, რკინიგზასა და სოფლის გზაზე);
- ორი გვირაბი და საქონლის გადასასვლელი;
- 30 კიუვეტი;

ხუთი ორდონიანი გზაჯვარედინი გაკეთდება შემდეგი სქემის მიხედვით: ურბნისი-რუისი (გადასახვევი, ტიპი "რომბისებრი") კმ94+531; ბებნისი-რუისი (გადასახვევი, ტიპი "რომბისებრი") კმ97+800; ქარელი-ზემო ბრეთი P-50 (გადასახვევი, ტიპი "არასრული ფოთოლი") კმ101+300; არადეთი-აგარა, ქვენადკოცას გადასახვევი (გადასახვევი, ტიპი "არასრული ფოთოლი") კმ105+200; აგარა-ქვენადკოცა (გადასახვევი, ტიპი "საყვირის") კმ112+200;

მდ.ფრონეზე და მდ. ფცაზე აშენდება ორი ახალი ხიდი (კმ 9+000 და კმ 12+000), რომელიც იქნება 120 მეტრი სიგრძის ორზოლიანი სავალი ნაწილით (თითოეული 13.25 მ სიგანე), ხოლო ფეხით მოსიარულთათვის 1მ სიგანის ტროტუარია გათვალისწინებული, ასევე საპროექტო გზის კმ 13+750 და კმ 15+500 მონაკვეთზე აშენდება რკინიგზის ხაზზე და სამანქანო გზაზე გადასასვლელი ახალი ხიდი.

საპროექტო ტრასაზე ტრანსპორტის შეუფერხებელი მოძრაობისთვის მოწობილი იქნება ხიდი გზაგამტარები, რომლებიც ასაწყობ-მონოლითური კონსტრუქციისაა და შედგება რკინაბეტონის სტენტური დამზადების კოჭებისგან და გაერთიანებული 20 სმ სისქის მოლინთური რკინაბეტონის ფილით (სიგრძე 27 მეტრი). ტრასაზე ასევე დაგეგმილია მოეწყოს, წყალგამტარი მილები, მილი გზაგამტარები, კიუვეტები (30 რკინაბეტონის კიუვეტი) და საქონლის გადასასვლელი (კმ 0+741.700, კმ 2+472.500, კმ 8+154.500 და კმ 9+824.000 მონაკვეთებზე).

მაგისტრალისა და ხიდების მშენებლობისას გზის ზვინულის და მდინარის ტერასის ფერდის ეროზიამ შესაძლებელია გამოიწვიოს გარემოზე ზემოქმედება: ზედაპირული წყლების დაბინძურება, მიმდებარე მიწის ნაკვეთების დაზიანება, წყლის ჰაბიტატების დეგრადაცია, რისთვისაც გათვალისწინებულია შემდეგი ღონისძიებები: გზის ვაკისის სათანადო სიმაღლის შერჩევა და ფერდების სტაბილიზაცია, ხიდების მშენებლობის დროს-ხის ეკრანების გამოყენება, დროებითი ბერმების, ქანობის დრენაჟის, დროებითი მილების, კონტურის სადრენაჟო არხების, სალექარის მოწყობა.

რუისი-აგარის გზის მშენებლობისას მოსალოდნელია წყლის და ნიადაგის დაბინძურება, სამშენებლო ბანაკის მოწყობისას და ოპერირების დროს, აღჭურვილობის ტექნომსახურებისას, საწვავის ავზის ტერიტორიაზე განთავსებისას. ამისთვის განსაზღვრულია საკანალიზაციო წყლების შეგროვება სეპტიკურ ორმოში, რომელიც პერიოდულად გაიწმინდება ადგილობრივ მუნიციპალიტეტთან შეთანხმებით, ასევე ტერიტორიაზე უნდა მოეწყოს სადრენაჟე სისტემა ჩამონადენი წყლის ასარინებლად. მშენებლობისგან წარმოქმნილი ნარჩენები და მასალები განთავსებულ იქნება სამშენებლო ტერიტორიაზე დაცულ პირობებში და შემდგომ გადაეცემა მოხდება შესაბამის ორგანიზაციაზე. ტერიტორიაზე წყალს შემოიტანენ ცისტერნებით უახლოესი წყაროდან, რომლის გამოყენებაც მოხდება სასმელი და საყოფაცხოვრებო მიზნებისათვის, წელიწადში 250 სამუშაო დღის განმავლობაში სასმელი დანიშნულებით გამოსაყენებელი წყლის რაოდენობა კაცზე იქნება 25

ლიტრი, რაც წელიწადში შეადგენს 1250 მ³ (200 კაცი). ასევე სამშენებლო ბანაკში მოეწყობა: ავტოტრანსპორტის და ტექნიკის სადგომები, ბეტონის კვანძები, მექანიკური საამქროები, ხის დამამუშავებელი საამქროები, სამშენებლო მასალების საწყობი, აქედან უპირატესობა ენიჭება ავტოსამრეცხაოს, რომელიც 5 სამშენებლო ტექნიკას გარეცხავს დღეში (თითოზე დაიხარჯება 350 ლიტრი) რაც წელიწადში შეადგენს 12.5 მ³. ბეტონის დამზადებისთვის წყლის რაოდენობა იქნება 19.200 მ³/წ, წყლის ჩაშვება ზედაპირული წყლის ობიექტებში არ მოხდება.

მაგისტრალის მშენებლობისას წარმოიქმნება შემდეგი სახის ნარჩენები: საყოფაცხოვრებო, მოხსნილი ასფალტის საფარი, ინერტული სამშენებლო ნარჩენები, ჯართი და სხვა. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების რაოდენობა ერთ კაცზე წელიწადში შეადგენს 0.7 მ³, რაც წელიწადში 200 კაცზე იქნება 140 მ³. ასევე მოსალოდნელია სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა: გამოყენებული საბურავები 60-70 ერთ/წ, სამშენებლო ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების ზეთის ფილტრები 20-25 ერთ/წ, ვადაგასული და მწყობრიდან გამოსული აკუმლატორები 12-15 ერთ/წ, საწვავ-საპობი მასალის ნარჩენები 120-150 ერთ/წ, შედუღების ელექტროდები 50-60 კგ/წ, ნავთობპროდუქტების ავარიული დაღვრა, გზის გაფართოვების/მშენებლობის დროს წარმოქმნილი ინერტული სამშენებლო ნარჩენები.

გზის მშენებლობისას მოხდება ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება: მიწის სამუშაოების, ბეტონის შერევის, აღჭურვილობის გაუმართაობის შემთხვევაში, ნაყარი მასალიდან, მოუკირწყლავ გზებზე მანქანების მოძრაობისას. ჰაერის დაბინძურების შესამცირებლად უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მანქანების ტექნიკურად გამართული მდგომარეობა, შემრევი ჰერმეტიკულადაა აღჭურვილი, ვიბრაციული აღჭურვილობა მტვრის მოსაცილებელი მოწყობილობებით არის აღჭურვილი. ბეტონის ქარხანა მოსახლეობიდან დაცილებული უნდა იყოს 300 მეტრით, ხოლო ხმაურის მინიმუმამდე დაყვანისთვის გათვალისწინებული უნდა იყოს, სამუშაო საათების რეჟიმი დილის 7 საათიდან ღამის 9 საათამდე.

რუისი-აგარის გზის მშენებლობის დროს იგეგმება: ბუჩქების და ბალახოვანი საფარის მოხსნა, ბუჩქების და ხე მცენარეების მოჭრა, მცენარეულ საფარზე ზემოქმედება ტრანსპორტის მოძრაობისას და ბანაკის მოწყობისას. დადგენილია მოსაჭრელი ხეების რაოდენობა, რომელიც შეადგენს 349 ხეს, აქედან 235 წიწვოვანი, 12 კაკლის ხე და 120 სხვადასხვა, ამისთვის განსაზღვრულია შემარბილებელი ღონისძიება, ყოველი მოჭრილი ხის ნაცვლად დაირგვება იგივე სახეობის 3 ხე. მცენარეული საფარის დანაკარგის კომპენსაცია შესაძლებელია მცენარეების სამმაგი რაოდენობის დარგვით. მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა განთავსდება გასხვისების დერეფნის ფარგლებში და სამუშაოების დასრულების შემდეგ მოხდება ფენის დაუბრუნდება თავის ადგილას, ნაწილი კი შეიძლება გამოყენებულ იქნას რეგიონის ფარგლებში სასოფლო სამეურნეო მიწების გასაუმჯობესებლად. ექსპლუატაციის ფაზაზე შესაძლებელია: გზის უსაფრთხოების ხარისხის შეცვლა, გზისპირის დანაგვიანება, ზამთარში გზის ექსპლუატაციისთვის მარილის გამოყენების შემთხვევაში, განსაკუთრებით წყლის ობიექტებთან ახლოს, შესაძლოა ნეგატიური ზეგავლენა გარემოს ეკოლოგიურ ბალანსზე, სატრანსპორტო ნაკადის ზრდა და სატრანსპორტო საშუალებების შედარებით მაღალმა სიჩქარეებმა შეიძლება გამოიწვიოს პირდაპირი და ირიბი ზეგავლენა ცხოველთა სამყაროზე-ცხოველთა სიკვდილი საგზაო შემთხვევებით (ცხოველთა გადაადგილებისთვის ფიზიკური ბარიერების შექმნა), სატრანსპორტო ნაკადის ზრდით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურება და ხმაური. გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი

მონიტორინგის და მენეჯმენტის გეგმა, რაშიც გათვალისწინებულია შემარბილებელი ღონისძიებები.

სამუშაოს დასრულების შემდეგ მისასვლელი გზები და დროებით სარგებლობაში მყოფი ტერიტორიები (ბანაკები, სასაწყობო უბნები, ა.შ) უნდა აღდგეს საწყისიდან მაქსიმალურად მიახლოებულ მდგომარეობამდე, რეაბილიტაციის სამუშაოები უნდა ჩატარდეს შემუშავებული გეგმის შესაბამისად.

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

III. პირობები

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია:

1. საქმიანობა განხორციელოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით წარმოდგენილი ტექნოლოგიური სქემის მიხედვით;
2. საქმიანობა განხორციელდეს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და მენეჯმენტის გეგმის შესაბამისად, მშენებლობის და ექსპლუატაციის ფაზაზე;
3. უზრუნველყოს კანონმდებლობით დადგენილი შესაბამისი ჰაერდაცვითი დოკუმენტაციის - "ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროების და მათ მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ინვენტარიზაციის ტექნიკური ანგარიშის", ხოლო ასფალტის ქარხნის ოპერირების შემთხვევაში კი დამატებით - "ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტის" შემუშავება და გარემოს დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება;
4. მშენებლობის დაწყებამდე გარემოს დაცვის სამინისტროში წარმოდგენილი იქნას დამადასტურებელი დოკუმენტაცია, რომ პროექტის ზეგავლენის ქვეშ ხვდება მხოლოდ ხელოვნურად მოშენებული და მოსახლეობის კუთვნილ ნაკვეთებში განლაგებული კაკლის (*Juglans regia*) ხეები და შესაბამისად მათზე არ ვრცელდება წითელი ნუსხისა და წითელი წიგნის შესახებ საქართველოს კანონის პირობები (კანონის მე-14 მუხლის მესამე პუნქტის თანახმად ველურ მცენარეთა სახეობებიდან საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეიძლება შეტანილი იქნეს საქართველოს ტერიტორიაზე მხოლოდ ბუნებრივად გავრცელებული სახეობები.);
5. უზრუნველყოს საყოფაცხოვრებო და სახიფათო ნარჩენების სეპარირებული შეგროვება, აღრიცხვა, დროებით უსაფრთხოდ განთავსება და შემდგომი მართვის მიზნით სათანადო გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე ორგანიზაციებზე გადაცემა;
6. მშენებლობის დაწყებამდე, განხორციელდეს გაანგარიშება და გარემოს დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა მდინარეების ადგილობრივი წარცხვის სიდიდეების და მათი ნიშნულების (მდ.მტკვარი, მდ.ფრონე, მდ.ფცია, მდ.სურამულა);
7. სახიფათო გადასასვლელების მშენებლობის დროს სამუშაოები განხორციელდეს წყალმცირობის პერიოდში, როდესაც არ ხდება ქვირითობა. გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი და შემდგომი დაგეგმილი შემარბილებელი ღონისძიებებიც გატარებული უნდა იყოს ყველა მდინარისათვის სადაც გადაკვეთა ხდება;
8. გზშ-ს ანგარიშის მიხედვით წარმოდგენილი ყველა შემარბილებელი ღონისძიების შესრულება;

IV. დასკვნა

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, წარმოდგენილ აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის E-60 რუისი-აგარის შემოვლითი გზის მონაკვეთის (კმ95-კმ114) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

ეკოლოგიური ექსპერტიზისა და ინსპექტირების
დეპარტამენტის უფროსი

დავით ჭიჭინაძე
(სახელი, გვარი)
ბ.ა.
(ხელმოწერა)

