



საქართველოს გაკეპოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-1321

07/09/2021

ქ. თბილისი

მარნეულის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებაზე სკრინინგის გადაწყვეტილების შესახებ

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ გზმ-ის ჩატარების საჭიროების დადგენის მიზნით, საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში წარმოდგენილია მარნეულის მუნიციპალიტეტში, სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების სკრინინგის განცხადება.

მარნეულის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე 2020 წლის 30 ოქტომბერს, საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მიერ, გაცემულია გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება (ბრძანება N 2-1005).

სკრინინგის განცხადების თანახმად, ასევე აღნიშნული გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დაგეგმილია სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე არსებული სახიდე გადასასვლელის სამხრეთ-აღმოსავლეთით, ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა და ექსპლუატაცია. საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს ქ. თბილისიდან 60 კმ-ის, ხოლო ქ. ერევნიდან 200 კმ-ის დაშორებით. საპროექტო ტერიტორიის მიახლოებითი კოორდინატებია X-486150, Y-4564180. საპროექტო ტერიტორიიდან უახლოესი დასახლებული პუნქტი მდებარეობს 850 მეტრის დაშორებით. საქართველოს მხარეს ხიდი კვეთს საქართველო-სომხეთის დამაკავშირებელ სარკინიგზო ხაზს.

პროექტით გათვალისწინებული ხიდის საერთო სიგრძე იქნება 160 მ. ხიდი წარმოადგენს ორ ორზოლიან ცალმხრივი მიმართულებისთვის გათვალისწინებულ ხიდს. ხიდის თითოეული მიმართულების კონსტრუქცია შედგება ოთხი შუალედური და ორი განაპირა ბურჯისაგან, რომელზეც დამონტაჟდება წინასწარმოჭიმული კოჭები (ხუთ-ხუთი მალის

ნაშენი, თითოეული 32 მ სიგრძის). საპროექტო სახიდე გადასასვლელის საყრდენი კონსტრუქცია შედგება რკინა-ბეტონის ცალსვეტოვანი, ოვალური ბურჯის ტანისაგან, რომლის გაბარიტი იქნება 2 მეტრის დიამეტრის. სვეტის დაბოლოებები (რიგელები) ამცირებს მთლიანი სვეტის სიმაღლეს, ისევე, როგორც მისი კვეთის არე. მონოლითური ფილის სისქე შეადგენს 0.25 მეტრს. თითოეულ ხიდს ექნება ხუთი კოჭი, რომლებიც ერთმანეთისგან 2.35 მეტრით იქნებიან დაშორებული. ხიდების დაბოლოებებზე დამონტაჟდება რკინაბეტონის გადასასვლელი ფილები, რომელიც მიუერთდება საპროექტო გზის საფარს. დაგეგმილი საქმიანობა ითვალისწინებს სახიდე გადასასვლელების განათებას და ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების მოწყობას.

სკრინინგის ანგარიშის თანახმად, პროექტში შეტანილი ცვლილების ფარგლებში, ტექნიკის შეუფერხებლად გადაადგილებისთვის, დაგეგმილია სამშენებლო პოლიგონამდე მძიმე, დროებითი, არასაერთო სარგებლობის, დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობა. სადახლო-აირუმის 2572 კმ კვ5-ის მეორე რგოლში დროებითი არასაერთო სარგებლობის დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობა ითვალისწინებს გადასასვლელთან, ლიანდაგის ორივე მხარეს მექანიკური შლაგბაუმების მოწყობას. გადასასვლელის მოწყობა მოხდება სარკინიგზო გადასასვლელების მოწყობისა და მომსახურების ინსტრუქტაჟის შესაბამისად. მასთან მისასვლელად გამოყენებული იქნება ის მისასვლელი გზა, რომელიც გათვალისწინებულია გზშ-ის ანგარიშში და წარმოადგენს საქართველოს მხრიდან საპროექტო ტერიტორიასთან მისასვლელ გზას.

მშენებელსა და შპს „საქართველოს რკინიგზას“ შორის არსებული შეთანხმების შესაბამისად, ქარხნული წესით დამზადებული კონტეინერი დაიდგმება რკინიგზის გასწვრივ, რომელიც გამოყენებული იქნება საქართველოს რკინიგზის ოფიცრის მიერ. ოფიცერი იმოქმედებს რკინიგზის გადაკვეთის ადგილას და გააკონტროლებს კონტრაქტორის მიმოსვლას დროებით გზაზე და ასევე დაარეგულირებს სარკინიგზო მიმოსვლას. ოფიცერი წინასწარ შეატყობინებს კონტრაქტორს მატარებლის მოახლოების შესახებ, იმისთვის რომ თავიდან იქნას აცილებული გაუთვალისწინებელი მოვლენები და უბედური შემთხვევები. დროებითი გზა გამოყენებული იქნება მხოლოდ და მხოლოდ მენეჯერისა და რკინიგზის ოფიცრის მკაცრი მეთვალყურეობით. რკინიგზის გადასასვლელთან ასევე დამონტაჟდება მაკონტროლებელი ბარიერი, სადაც რკინიგზის ოფიცერი დაუშვებს რკინიგზის გადაკვეთას ბარიერის აწევით.

როგორც სკრინინგის განცხადებაშია აღნიშნული, სალიანდაგო გადასასვლელის სარგებლობისთვის საჭირო იქნება ლიანდაგის პარალელურად არსებული ფერდის მოხსნა. ფერდის სიმაღლე შეადგენს 5 მეტრს. მოსაწყობი გზის სიგანე იქნება 6 მეტრი, ხოლო მიახლოებითი სიგრძე 100 მეტრი, გზის დაქანება იქნება 14%.

ფენის ტერიტორიის მიახლოებითი ფართობი, სადაც დაგეგმილია ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა, შეადგენს 600 მ². ნაყოფიერი ფენის საშუალო სიმძლავრის (0,05მ) გათვალისწინებით, მოსახსნელი ნაყოფიერი ფენის მოცულობა დაახლოებით იქნება 30 მ³, ხოლო ფერდის მოხსნის შედეგად მოსალოდნელია დაახლოებით 6000 მ³ ფუჭი ქანის წარმოქმნა. ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის და ფერდის დაშლის შედეგად წარმოქმნილი მასალის მართვა განხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობისა და გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად. ფუჭი ქანები და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა გატანილი იქნება მიმდებარედ არსებულ ტერიტორიაზე, პროექტის ბუფერულ ზონაში.

ფერდობის მოხსნა განხორციელდება კლდის სანგრევი მანქანის გამოყენებით. პროექტის მიზნებისთვის გამოყენებული იქნება ასევე ორი ექსკავატორი, ორი ბორბლებიანი მტვირთავი და სამი სატვირთო მანქანა.

ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება დაკავშირებული არ არის ახალი ტერიტორიის ათვისებასთან, გზმ-ის ანგარიშის მომზადების ეტაპზე საპროექტო ტერიტორიაზე ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა, რომლის მიხედვით, სამშენებლო უბანზე გამოიყო ოთხი საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე): სგე-1 ვულკანური ქანებით; სგე-2 მდინარის კალაპოტის უბეში, მარცვლოვანი, ალუვიური ნალექები; სგე-3 ტბიური ნალექები (სომხეთის მხარე); სგე-4 ალუვიურ-პროლუვიური ნალექები (საქართველოს მხარე). ჭაბურღილების გეოტექნიკური მდგომარეობის მიხედვით, შრის სიმძლავრის კოეფიციენტი ძირითადად მაგარი ან ძალიან მაგარია. წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, საავტომობილო ხიდის სამშენებლო უბნის ფარგლებში ჩატარებული საველე და ლაბორატორიული კვლევების მიხედვით ფერდობების სწორი პროექტირება-მშენებლობის და ნარჩენების (ძირითადად გამონამუშევარი გრუნტის) სწორი მართვის შემთხვევაში საშიში გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურება არ არის მოსალოდნელი. ტერიტორიის სეისმურობა შეადგენს 9 ბალს.

საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს, როგორც საქართველოს და სომხეთის ეროვნული კანონმდებლობებით, ასევე საერთაშორისო კონვენციებით, დაცული ტერიტორიები წარმოდგენილი არ არის. საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება.

სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობისას ზედაპირულ და გრუნტის/მიწისქვეშა წყლებზე, ასევე ნიადაგისა და გრუნტის ხარისხზე შესაძლოა ზემოქმედება მოახდინოს ნარჩენების არასწორმა მართვამ და სამშენებლო ტექნიკიდან/სატრანსპორტო საშუალებებიდან საწვავის და საპოხი მასალების შემთხვევითმა დაღვრამ. ფერდის დაშლის და სალიანდაგო გადასასვლელის მოწყობის პროცესში მკაცრი მონიტორინგი დაწესდება ტექნიკის გამართულობაზე, რათა თავიდან იქნეს აცილებული შესაძლო ავარიული დაღვრები. ასეთი ფაქტის არსებობის შემთხვევაში გატარდება გზმ-ის ანგარიშის ავარიული სიტუაციების გეგმის, შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმის და მონიტორინგის გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებები.

სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობისას მოსალოდელია სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. მათი მართვა განხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობისა და გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, კერძოდ, წარმოქმნილი ნარჩენები შეგროვდება შესაბამისი მარკირების მქონე დახურულ კონტეინერებში. არასახიფათო ნარჩენების გატანა მოხდება მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენები გადაეცემა შესაბამისი ნებართვის მქონე ორგანიზაციას.

პროექტში შეტანილი ცვლილების გათვალისწინებით, სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობისას, მავნე ნივთიერებების გაფრქვევისა და ხმაურის წარმომქმნელ მთავარ წყაროებს წარმოადგენს სამშენებლო მანქანა/დანადგარები (მასალების დატვირთვა გადმოტვირთვა, მიწის სამუშაოების წარმოება და სხვა). იქიდან გამომდინარე, რომ სამშენებლო სამუშაოები წარიმართება შეზღუდული დროის მანძილზე, დამაბინძურებელი ნივთიერებების გავრცელებით მნიშვნელოვანი უარყოფითი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

სკრინინგის განცხადებით დაგეგმილი საქმიანობის (სალიანდაგო გადასასვლელის მოწყობა) განხორციელების ადგილი თავისუფალია მცენარეული საფარისგან. ხოლო, სრული პროექტის ფარგლებში გავრცელებული მცენარეული საფარის და ცხოველთა სამყაროს დეტალური აღწერა და მასზე ზემოქმედება წარმოდგენილია გზშ-ის ანგარიშში. როგორც უკვე აღინიშნა, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება დაკავშირებული არ არის ახალი ტერიტორიის ათვისებასთან, რაც დამატებით ზემოქმედებას გამოიწვევდა გარემოს სხვადასხვა კომპონენტებზე.

„გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-7 მუხლის მე-5 ნაწილის შესაბამისად, სკრინინგის განცხადება განთავსდა სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ასევე მარნეულის მუნიციპალიტეტის მერიის საინფორმაციო დაფაზე. საზოგადოების მხრიდან აღნიშნულ საქმიანობასთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები არ წარმოდგენილა.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, მარნეულის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება არ გამოიწვევს გარემოზე მნიშვნელოვან ზემოქმედებას.

ზემოაღნიშნული კრიტერიუმების გათვალისწინებით, „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-7 მუხლის მე-6 ნაწილისა და ამავე კოდექსის მე-5 მუხლის მე-12 ნაწილის საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. მიღებულ იქნეს სკრინინგის გადაწყვეტილება, რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი მარნეულის მუნიციპალიტეტში, სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება **არ დაექვემდებაროს** გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას;
2. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია საქმიანობა განახორციელოს 2020 წლის 30 ოქტომბერს გაცემული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით (ბრძანება N 2-1005) განსაზღვრული პირობების შესაბამისად, წარმოდგენილი ცვლილებების გათვალისწინებით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის ზემოაღნიშნული პირობები წარმოადგენს 2020 წლის 30 ოქტომბერს გაცემული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების (N 2-1005 ბრძანების) პირობების განუყოფელ ნაწილს და მათი შესრულება სავალდებულოა;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს დეტალური პროექტის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა shp ფაილებთან ერთად, სანაყაროს მოწყობა უზრუნველყოს შეთანხმებული პროექტის შესაბამისად;
5. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;

6. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
7. სკრინინგის გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და მარნეულის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
8. 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