



## საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

### ბრძანება N 2-467

15/06/2018

ქ. თბილისი

#### საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „საერთაშორისო მნიშვნელობის სამტრედია-ლანჩხუთი-გრიგოლეთის საავტომობილო გზის მე-8 კმ-ზე მდინარე თხილნარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის“ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია სამტრედიის მუნიციპალიტეტში „საერთაშორისო მნიშვნელობის სამტრედია-ლანჩხუთი-გრიგოლეთის საავტომობილო გზის მე-8 კმ-ზე მდინარე თხილნარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის“ პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში. წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება შემდეგი:

საპროექტო ხიდი მდებარეობს სოფ. საჯავახოს მიმდებარედ, მასთან მისასვლელი საავტომობილო გზა ძირითადად გადის დასახლებულ ტერიტორიაზე. ხიდიდან უახლოესი მოსახლე დაცილებულია 50 მ-ით.

მდინარე თხილნარაზე მდებარე არსებული სახიდე გადასასვლელი წარმოადგენს მონოლითურ რკინაბეტონის ხიდს, მისი მთლიანი სიგრძე შეადგენს 21.0 მ-ს. არსებული სახიდე გადასასვლელის ადგილზე ვიზუალური დათვალიერებისას დაფიქსირდა მალის ნაშენის მრავალი მნიშვნელოვანი დაზიანებები, რის გამოც ხიდზე მძიმე ტვირთის გავლისას მალის ნაშენი განიცდიდა მნიშვნელოვან დეფორმაციას.

პროექტით გათვალისწინებულია არსებული ავარიული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მოწყობა, ამავე - არსებული ხიდის ადგილას. მშენებლობის ეტაპზე დასაქმებული იქნება დაახლოებით 30 ადამიანი.

საპროექტო სახიდე გადასასვლელი წარმოადგენს ერთ მალიან რკინაბეტონის ხიდს, სქემით 1X27.0მ. საპროექტო ხიდის გაბარიტია 9+2X1.0მ. ხიდი განლაგებულია გზის სწორ მონაკვეთზე, ხოლო გრძივ პროფილზე 0.6% ქანობზე. საპროექტო ხიდის მალის ნაშენი განივ კვეთში შედგება 7 რკინაბეტონის კოჭისგან, სიგრძით 27.0მ. კოჭების ღერძებს შორის მანძილი შეადგენს 1.8მ.

ხიდის სავალ ნაწილზე გათვალისწინებულია შემასწორებელი ფენის მოწყობა, ორმხრივი ქანობით, რომელიც უზრუნველყოფს წყლის არინებას სავალი ნაწილიდან მიღების გამოყენებით. სავალი ნაწილის შემასწორებელ ფენაზე გათვალისწინებულია ჰიდროსაიზოლაციო ფენის მოწყობა. ხიდის სავალი ნაწილის საფარად მიღებულია

ასფალტობეტონის საფარი, ჯამური სისქით 11სმ. ხიდზე ტროტუარის მოწყობა გათვალისწინებულია მონოლითური რკინაბეტონით, ასევე გათვალისწინებულია ლითონის მოაჯირების მოწყობა. ხიდის მიმდებარედ ეროზირებული ნაპირების დასაცავად გათვალისწინებულია ნაპირსამაგრი კედლების მოწყობა. ნაპირსამაგრი კედლები მონოლითური რკინაბეტონის კონსტრუქციისაა, რომელიც დაფუძნებულია ხიმინჯოვან საძირკველზე. დამცავი კედლის ხიმინჯოვანი საძირკველი მოწყობილია ნაბურღნატენი ხიმინჯებით, დიამეტრით 600 მმ და სიგრძით 9 მ. ხიმინჯები ეწყობა მიჯრით რათა დამცავი ნაგებობა დაცული იქნას გამორეცხვისგან.

ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა უნდა განხორციელდეს საავტომობილო გზაზე მოძრაობის შეწყვეტის გარეშე. აღნიშნულიდან გამომდინარე, გათვალისწინებულია დროებითი ასაქცევი გზის მოწყობა. დროებითი ასაქცევი გზა ეწყობა საპროექტო ხიდის ზედა ბიეფში. დროებითი ასაქცევი გზით მდინარის გადასაკვეთად გათვალისწინებულია ასაქცევი გზაზე გათვალისწინებულია ასფალტობეტონის საფარის მოწყობა. საპროექტო სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის დასრულების შემდეგ დროებითი ასაქცევი გზა უნდა გაუქმდეს.

შესასრულებელ სამუშაოთა მოცულობის გათვალისწინებით მმლავრი ინფრასტრუქტურის მქონე სამშენებლო ბანაკების მოწყობა საჭირო არ არის. საპროექტო ხიდთან ახლოს მოეწყობა ერთი ბაზა, სადაც გამოიყოფა სამშენებლო ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების ავტოსადგომი, სხვადასხვა სამშენებლო მასალების სასაწყობო მეურნეობა და სხვ.

საპროექტო ტერიტორია ხასიათდება ძირითადად ვაკე რელიეფით. საპროექტო გზის მონაკვეთის ტერიტორია გეომორფოლოგიურად წარმოადგენს მდ. რიონის აკუმულაციურ მარჯვენა ტერასას.

ჰიდროგეოლოგიური პირობების მიხედვით რაიონი გამოირჩევა მიწისქვეშა წყლების დიდი გავრცელებით. გრუნტის წყლები ძირითადად იკვებებიან ატმოსფერული ნალექების ინფილტრაციით. გრუნტის წყალი გამოვლენილია მიწის ზედაპირიდან 2.80 მ-ის სიღრმეზე. გრუნტის წყალი ქიმიური შემადგენლობის მიხედვით არის ქლოროდულ-ჰიდროკარბონატულ-კალციუმიანი. მას არ ახასიათებს აგრესიული თვისებები არცერთი მარკის ბეტონის მიმართ.

მდინარე თხილნარას წყლის მაქსიმალური ხარჯების დასადგენად ხიდის კვეთში, გამოყენებულია ანალოგის მეთოდი. ანალოგად აღებულია ჰ/ს ლეგახარეს მონაცემები, კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის მაქსიმალური სიღრმე ტოლია 3.20 მ-ის.

განგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნის ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ განგარიშებები ჩატარებულია ყველა წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევისათვის, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია და ხმაურის გავრცელების ფაქტიური დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე განგარიშებული სიდიდეები.

მშენებლობის ადგილას ბუნებრივი მცენარეული საფარი დაზიანებულია. მიწის დიდი ნაწილი გადაქცეულია სახნავ-სამოვრებად. ქარსაცავი ზოლი ძირითადად შედგება ხეების ეგზოტიკური სახეობებისგან და ადგილობრივი ბუჩქნარისგან, როგორცაა მაცვალი, ეკალიჭი და სხვა. ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით, მცენარეულ საფარზე ზემოქმედება შეიძლება შეფასდეს, როგორც დაბალი ხარისხის ზემოქმედებად.

როგორც სავსე კვლევების შედეგების ანგარიშშია მოცემული, საპროექტო დერეფანი ცხოველთა მრავალსახეობით არ გამოირჩევა და საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ცხოველთა სახეობები დაფიქსირებული არ ყოფილა. აღნიშნული გარკვეულად დაკავშირებულია საპროექტო ტერიტორიების მაღალ ანთროპოგენულ დატვირთვისთან საავტომობილო გზაზე ინტენსიური მოძრაობასთან.

გზმ-ს ანგარიშის და საფონდო მასალების მიხედვით საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება.

ალტერნატივების შერჩევისას ხიდის განთავსების ტერიტორია შერჩეულ იქნა შემდეგი მოსაზრებების გათვალისწინებით, რომ სახიდე გადასასვლელი უნდა აშენდეს უკვე არსებულის ნაცვლად, შესაბამისად არ ხდება ახალი ტერიტორიის ათვისება.

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

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.

საქმიანობის განხორციელების პროცესში მოსალოდნელია როგორც მუნიციპალური, ასევე სამშენებლო ნარჩენების წარმოქმნა.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, შესაძლო ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, დასკვნები და სხვა.

აღნიშნული გზმ-ს ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით (გეოლოგიის, ჰიდროლოგიის, ბიომრავალფეროვნების, დაბინძურების), რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის 48-ე მუხლის პირველი ნაწილის და ამავე კოდექსის პირველი დანართის მე-13 პუნქტის საფუძველზე

#### ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. დამტკიცდეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება №36; 18.05.2018 და მიენიჭოს საქმიანობის განხორციელების უფლება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს სამტრედიის მუნიციპალიტეტში „საერთაშორისო მნიშვნელობის სამტრედია-ლანჩხუთი-გრიგოლეთის საავტომობილო გზის მე-8 კმ-ზე მდინარე თხილნარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე“;

2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობა განახორციელოს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით (№36; 18.05.2018) გათვალისწინებული შემდეგი პირობების დაცვით;
  - 3.1 საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, წარმოდგენილი ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
  - 3.2 მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში უზრუნველყოს უახლოესი დასახლების მიმდებარე ტერიტორიებზე ხმაურის დონის მონიტორინგის ჩატარება და კანონმდებლობით დადგენილი დონეების გადაჭარბების შემთხვევაში ნორმებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით შემარბილებელი ღონისძიებების (დამცავი ეკრანი, გამწვანება და ა.შ) გატარება;
  - 3.3 ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს ხიდის სავალ ნაწილზე მავნე ნივთიერებების (მაგ. ნავთობპროდუქტების) ავარიულად მოხვედრის შემთხვევაში სანიაღვრე წყლებთან ერთად მათი ზედაპირული წყლის ობიექტში მოხვედრის პრევენციისა და დაბიძურების შერბილების მიზნით, სანიაღვრე წყლების შემკრები და გამწმენდი სისტემიდან ზედაპირული წყლის ობიექტში ჩამდინარე წყლის ხარისხის ნორმების დაცვა;
  - 3.4 უზრუნველყოს მონიტორინგის გეგმის განახლება სადაც ასახული იქნება ბიომრავალფეროვნებაზე მონიტორინგის ანგარიშგების პერიოდულობა;
  - 3.5 მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს განთავსების პროექტის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა, shape ფაილებთან ერთად;
  - 3.6 ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის კოდექსისა და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
  - 3.7 ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მართვა უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილების შესაბამისად;
  - 3.8 სამშენებლო სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
  - 3.9 გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
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.

ლევან დავითაშვილი



მინისტრი