



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-354

25/04/2019

ქ. თბილისი

დუშეთისა და ყაზბეგის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიაზე საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ჟინვალი-ლარსის საავტომობილო გზის ქვეშეთი-კობის მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია „დუშეთისა და ყაზბეგის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიაზე ჟინვალი-ლარსის საავტომობილო გზის ქვეშეთი-კობის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის“ პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში. წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება შემდეგი:

ქვეშეთი-კობის არსებული გზის მონაკვეთი ე.წ. სამხედრო გზის ნაწილს წარმოადგენს. მისი სიგრძე 34 კმ-ია. ის იწყება ქვეშეთიდან, მდ. თეთრი არაგვის მარჯვენა ნაპირზე, გადის სოფ. არხვეთს, ქვემო მლეთას, გადადის მდინარის მეორე ნაპირზე, სერპანტინით ადის გუდაურისკენ, კვეთს გუდაურს, გადადის ჯვრის უღელტეხილს და მთავრდება სოფ. კობთან. კლიმატური პირობების გამო ზამთარში გზაზე გადაადგილება საკმაოდ რთულია. ჯვრის უღელტეხილზე თოვლის საფარი ზოგჯერ 3-5 მეტრს აღწევს. პრობლემას თოვლის გარდა ძლიერი ქარიც წარმოადგენს. ჯვრის უღელტეხილი ზამთრის პერიოდში ხშირად იკეტება, რაც აფერხებს სატრანსპორტო მოძრაობას.

გზის ანგარიშში განხილულია პროექტის ალტერნატივები. აღწერილია, რომ გზის არსებული სახით დატოვება უსაფრთხოების თვალსაზრისით და სატრანსპორტო ნაკადის დასახლებაში გატარება მიზანშეწონილი არ არის. საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის მოთხოვნების შესაბამისად ასეთი ტიპის მაგისტრალი, სადაც ამის საშუალება არსებობს, არ უნდა გადიოდეს დასახლებულ პუნქტზე.

განხილული სამი ალტერნატიული დერეფნის 9 ალტერნატივიდან ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასების ეტაპზე დარჩა 3 ალტერნატივა. გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით ალტერნატივების შედარების გადამწყვეტ კრიტერიუმს დაცული ტერიტორიების სიახლოვე/ბიომრავალფეროვნება, სოციალურ-კულტურული გარემო, გეოლოგიური პირობები და ბუნებრივი რისკები წარმოადგენდა. გათვალისწინებული იყო ზვავსაშიში უბნების რაოდენობა და მეწყერული მონაკვეთების არსებობა.

შეფასებისას მხედველობაში იყო მიღებული გვირაბიდან გამოტანილი მასალის რაოდენობა, მისი განთავსებისთვის საჭირო ტერიტორიის ფართობიდან გამომდინარე.

ალტერნატივების შედარების საფუძველზე შეირჩა მე-3 ალტერნატიული ვარიანტი. ამასთან, მესამე ალტერნატივის უპირატესობის გამოკვეთის შემდეგ ჩატარებული კვლევების, კონსულტაციების და დაინტერესებულ მხარეებთან დიალოგის შედეგად (მათ შორის საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, პროექტში ჩართული საერთაშორისო

საფინანსო ინსტიტუტები, მოსახლეობა, ექსპერტები) ასევე, შემოსული შეკითხვების, შენიშვნა-რეკომენდაციების და დისკუსიის შედეგად შერჩეულ ალტერნატივაში გარკვეული გაუმჯობესება იქნა შეტანილი რის შედეგადაც ცვლილებები განიცადა ქვეშეითი-წკერეს (ე.წ. ლოტი 2-ის) მონაკვეთმა.

ხიდის და გზის ვარიანტი შეიცვალა გვირაბით. ცვლილების დადებითი შედეგებია: მეტი უსაფრთხოება ზამთარში, ღრმა ჭრილების მოწყობის საჭიროების თავიდან აცილება, ნაკლები ვიზუალური ეფექტი ამის და გზის გვირაბით ჩანაცვლების შედეგად, გზის მხარეებს შორის კავშირის შენარჩუნება. გვირაბის გაყვანით მცირდება ზემოქმედება მცენარეულ საფარზე და ცხოველთა სამყაროზე, ნაკლების ზემოქმედება ნიადაგზე მოსამზადებელი, მშენებლობის და ექსპლუატაციის დროს.

ზაქათკარის მონაკვეთთან დაკავშირებით, გუდაურისკენ გადასახვევის მოწყობის პერსპექტივით შეიცვალა გზის მინიმალური რადიუსი. გუდაურთან დამაკავშირებელი მონაკვეთის მოწყობით სატრანსპორტო ნაკადი დაშორდება ყაზბეგის ეროვნულ პარკს, გაზრდის გადაადგილების უსაფრთხოებას (სერპანტინის გავლა საჭირო აღარ იქნება), დაამოკლებს მისასვლელ გზას და შეამცირებს გადაადგილების დროს.

ბეგონის მონაკვეთზე გეოტექნიკური რისკების შესამცირებლად ხიდები შეიცვალა გვირაბებით. მეწყრული პროცესების და ზვავების რისკის თავიდან ასაცილებლად ჭრილების მოწყობა არ ჩაითვალა მიზანშეწონილად. გზამ გადაინაცვლა ფერდობისკენ და დაშორდა დასახლებას. შესაბამისად შემცირდა როგორც ვიზუალური ეფექტი, მცენარეული საფარის მოცილების საშიროება, ასევე ხმაურით და ემისიებით გამოწვეული დისკომფორტის რისკი.

წკერეს მონაკვეთზე ხიდის და გზისგან შემდგარი მონაკვეთი შეიცვალა უფრო მოკლე ხიდით და გვირაბით. ჭრილების შესამცირებლად და სირთულეების თავიდან ასაცილებლად გვირაბის შესასვლელმა გადმოინაცვლა დასახლების სამხრეთით. საწყისი მონაკვეთი მოეწყობა ღია წესით. სამუშაოს დასრულების შემდეგ ჩატარდება რეკულტივაცია. შედეგად მნიშვნელობანი ვიზუალური ცვლილება არ მოხდება. ხმაურის, ემისიის და ვიბრაციის წყაროები დაშორდება დასახლებას. გზა დაცული იქნება ზვავებისგან. ხოლო კობის მონაკვეთზე გზის ბოლო ნაწილი შეიცვალა გაზსადენზე ზემოქმედების თავიდან აცილების მიზნით. მოხდა გზის ადაპტაცია არსებულ გზასთან, მაქსიმალური ქანობით 4.2% მდ. ნარვანზე არსებული ხიდის გამოსაყენებლად.

განხილულ იქნა გვირაბის გაყვანის ალტერნატიული მეთოდები, კერძოდ: ღია წესით გვირაბის გაყვანა, ბურღვა-აფეთქებითი, გვირაბგამყვანი მანქანის და ახალი ავსტრიული მეთოდი (NATM, მიმდევრობითი ექსკავაცია). გზშ-ს ანგარიშში მითითებულია, რომ პროექტის საჭიროებისთვის გამოყენებული იქნება ყველა აღნიშნული მეთოდი. არაღრმა გვირაბის გაყვანისას ერთადერთ შესაძლებელ მეთოდს ღია წესი წარმოადგენს, გრძელი გვირაბებისთვის - TBM გამოყენება უმჯობესია, გადაწყვეტილება მექანიკური ან ბურღვა-აფეთქების მეთოდის გამოყენების შესახებ ყოველი კონკრეტული შემთხვევისთვის ცალკე განისაზღვრება, ვიბრაციისადმი სენსიტიურ უბნებზე, სადაც ეს შესაძლებელია, უპირატესობა მექანიკურ მეთოდს მიენიჭება.

საპროექტო გზის საერთო სიგრძეა 22.7 კმ. მშენებლობის მიზნებისთვის გზა ორ ნაწილად (ლოტად) დაიყო. მონაკვეთი ორ ნაწილად არის გაყოფილი: ლოტი 1 - წკერე-კობი (სიგრძე დაახლოებით 10 კმ) და ლოტი 2 - ქვეშეითი-წკერე (სიგრძე 12.7 კმ).

ლოტი 2 - ქვეშეითი-წკერეს მონაკვეთი აკავშირებს ქვეშეთს სოფ. წკერესთან. გზის აღნიშნულ მონაკვეთზე დაგეგმილია გვირაბების (ჯამური სიგრძე 2.4კმ) და ხიდების (ჯამური სიგრძე 1.8კმ) მშენებლობა. ქვეშეითი - წკერეს მონაკვეთზე პროექტის ძირითადი ელემენტებია:

- ქვეშეთის შემოვლითი გზის მონაკვეთი (სიგრძე 3.2 კმ);
- ხიდი 1 ქვეშეთში (სიგრძე 27.8მ, სიმაღლე 14მ. ზოლების რაოდენობა - 2);

- ხიდი 2 მდინარე თეთრ არაგვზე (სიგრძე 435.28მ, სიმაღლე 62მ, ზოლების რაოდენობა- 3);
- გვირაბი 1 (სიგრძე 1540.64მ ზოლების რაოდენობა 3) გალერეით (სიგრძე 1092მ);
- თაღოვანი ხიდი 3 მდ. ხადისწყალზე (სიგრძე 426მ, სიმაღლე 164მ, ზოლების რაოდენობა - 3);
- გვირაბი 2 (სიგრძე 193.42 მ, C&C, ზოლების რაოდენობა - 3);
- ხიდი 4 მდ.ხადისწყლის შენაკადზე (სიგრძე 147.80მ, სიმაღლე 26მ, ზოლების რაოდენობა -3);
- გვირაბი 3 (388.38მ);
- ხიდი 5 (სიგრძე 322მ, სიმაღლე 55მ, ზოლების რაოდენობა - 3);
- გვირაბი 4 (299მ C&C. ზოლების რაოდენობა - 3);
- ხიდი 6 (სიგრძე 218მ, სიმაღლე 48მ, ზოლების რაოდენობა - 3);
- დაგეგმილია 5 გზაჯვარედინისა და 3 სამომსახურეო გზის მოწყობა.

აღნიშნულ მონაკვეთზე გზა იწყება ქვეშეთის მისადგომებთან. მისი პირველი 300 მ ემთხვევა არსებულ მაგისტრალს E117. შემდეგ გზა შორდება მაგისტრალს, უვლის ქვეშეთს ჩრდილოეთის მხრიდან და ისევ უერთდება არსებულ გზას. ქვეშეთიდან გზა მიუყვება არსებულს სოფ. არაკვეთისკენ. არაკვეთში შესვლამდე დაგეგმილია პატარა ხიდის (სიგრძე 22.8მ, სიმაღლე 14მ) მოწყობა.

გვირაბი 1 - ზაქათკარის უბანი. ხიდი უერთდება გვირაბს #1, რომელიც შედის პლატოს ფერდობში და მდორედ (გრადიენტი 4%) ადის მის თავამდე. გვირაბის საერთო სიგრძე 1540.64მ შეადგენს. გვირაბის საწყისი და ბოლო მონაკვეთი ღია წესით იქნება გაყვანილი. ძირითადი, 1374მ სიგრძის ნაწილის გაყვანა ახალი ავსტრიული მეთოდით არის ნაპარაუდები. გვირაბი სამზოლიანია.

ზაქათკარის შემდეგ 426 მ სიგრძის, 164 მ სიმაღლის ხიდით გზა გადადის მდ. ხადისწყლის მეორე ნაპირზე. ამ მონაკვეთზეც გზა ისევ სამზოლიანია. ზაქათკარი - სვიანა როსტიანის უბანი მდინარის გადაკვეთის შემდეგ, მდ. ხადისწყლის მარცხენა ნაპირზე დაგეგმილია 193.42 მ სიგრძის (ღია წესით გაყვანილი) გვირაბის და 147.80 მ სიგრძის ხიდის მშენებლობა. სვიანა როსტიანამდე (ბედონის პლატო) ხიდი დაუკავშირდება გვირაბს #3. გზა გაივლის სვიანა-როსტიანისგან მოშორებით მოსახლეობაზე ზემოქმედების თავიდან ასაცილებლად. სვიანა-როსტიანის მონაკვეთზე გვირაბი #3 დაუკავშირდება 322 მ სიგრძის 55 მ სიმაღლის ხიდს #5, რომელიც მთავრდება სოფლების გომურნი, ბენიან-ბეგონის დასავლეთით მდებარე კვანძთან (ნახაზი 53) კვანძი და მეორე რიგის გზები უზრუნველყოფენ სოფლებსა და ახალ გზას შორის კავშირს. კავშირი ახალი გზის მარჯვენა და მარცხენა მხარეს მდებარე ტერიტორიებს შორის შენარჩუნებულია. პკ12+000 შემდეგ ნაპარაუდებია ადგილობრივი მისასვლელი გზების და ღია წესით გვირაბის #4 გაყვანა. გვირაბის სიგრძე 299 მ-ია.

1600 მ სიგრძის გზა დააკავშირებს გვირაბს ხიდთან #6 (სიგრძე 218 მ, სიმაღლე 48 მ). ხიდის ქვეშ, ლოტ 2-ის ბოლოს, ნაპარაუდებია ადგილობრივი გზის მოწყობა. საპროექტო გზის მონაკვეთი მთავრდება პკ12+720, სადაც ის ლოტ 1-ის მონაკვეთს უკავშირდება.

ლოტი 1 - წკერე-კობის მონაკვეთი იწყება სოფ. წკერეს სამხრეთით, სოფლიდან დაახლოებით 213 მ დაშორებით და მთავრდება სოფ. კობთან მდ. ნარვანზე არსებული ხიდიდან დაახლოებით 176 მ მანძილზე. პროექტი მოიცავს:

- 178 მ სიგრძის გზის მონაკვეთს, გვირაბის სამხრეთ პორტალსა და სოფ. წკერეს შორის;
- 8.8კმ სიგრძის ორზოლიან გვირაბს (მაქსიმალური გრადიენტი 2.35 %), ღია წესით (C&C) მოწყობილი ორი მონაკვეთით (200 მ - სამხრეთ პორტალთან ზვავისგან დაცვის და სოფლისგან შესასვლელი პორტალის დასაშორებლად, და 8მ - ჩრდილოეთი პორტალთან), გვირაბის პარალელურად მოწყობილ 9.062 კმ სიგრძის საავარიო გალერეას 17 შეერთებით მთავარ გვირაბთან;

- შენობები/კონსტრუქციები ძირითადად მიწისქვეშ განთავსდება. მიწისზედა ნაწილის სიმაღლე 4მ-ია;
- ჩრდილოეთი პორტალის არსებულ გზასთან დამაკავშირებელ 0.8კმ სიგრძის უბანს კობთან;
- 214 მ სიგრძის ახალ ადგილობრივ გზას წვერეში. ახალი გზა გამოიყენებს მდ. ნარვანზე არსებულ ხიდს. ამ მონაკვეთზე ახალი ხიდების მშენებლობა დაგეგმილი არ არის;

ძირითადი გვირაბის მოსაწყობად გამოყენებული იქნება გვირაბგამყვანი მანქანა (TBM). საავარიო გალერეის გასაყვანად დაგეგმილია ახალი ავსტრიული მეთოდის (NATM) გამოყენება. გვირაბი სამი უბნისგან შედგება.

მესგვირაბი აღჭურვილი იქნება ვენტილაციის, განათების, კომუნიკაციის, წყალარინების და ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემებით.

გვირაბებთან და ხიდებთან მოეწყობა სალექარები ნავთობდამჭერით. სამშენებლო ბანაკების, სამშენებლო უბნების, ფუჭი ქანების სანაყაროების და ნაყოფიერი ნიადაგის განთავსების ადგილების შერჩევა მოხდება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ.

მშენებლობის ეტაპზე დასაქმებულთა ჯამური რაოდენობა სავარაუდოდ 150-200 ადამიანს შეადგენს. თითო უბანზე ერთდროულად საშუალოდ 50 ადამიანი იქნება საჭირო. შესაბამისად, საშუალო სავარაუდო ხანგრძლივობა შეადგენს 4 წელი- ძირითადი გვირაბის (წვერე კობის მონაკვეთი, ლოტი 1) და 3 წელი და 6 თვე ქვეშეთი-წვერეს მონაკვეთის (ლოტი 2) მშენებლობისთვის.

მშენებლობის დროს ადგილი ექნება ფუჭი ქანების, გვირაბის პორტალის, გზის ვაკისისთვის მოსამზადებელი მიწის სამუშაოების დროს ინერტული მასალის დიდი რაოდენობის დაგროვებას. ამ მასალის ნაწილი გამოყენებული იქნება ვაკისების მოსაწყობად, ნაწილი - განთავსდება სანაყაროებზე.

საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ, განსაკუთრებით ხადასწყლის ხეობაში ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე ზემოქმედების ინდუსტრიული წყაროები არ არსებობს.

პროექტის ზონაში ხმაურის ძირითადი წყარო - გზაზე მოძრავი ავტომობილებია. ხმაურის და ვიბრაციის მნიშვნელოვანი სტაციონარული წყაროები არ ფიქსირდება.

საპროექტო არეალი მდებარეობს ზღვის დონიდან 1320 მ-1975 მ ზონაში. ტერიტორიის რელიეფი მთაგორიანია.

ქვეშეთიდან ბედონამდე გზა გადის ცარცულ ქვიშაქვებში, კიქვებსა და ფიქლებში. ბეგონამდე ამ ქანებში მეწყრები ფიქსირდება, რაც აღნიშნულ მონაკვეთზე ფერდობის სტაბილურობის რისკს განაპირობებს.

მეწყერი ბეგონთან - გამორიცხავს გზის ამ მონაკვეთზე გაყვანის შესაძლებლობას. ამიტომ საპროექტო მიმართულება არიდებულია ამ უბანს. ბეგონი და წვერე ვულკანურ პლატოზე მდებარეობს რომელიც გზის მშენებლობისთვის ვარგისია. გვირაბი გაივლის 1000მ სიღრმეზე ჩრდილო-აღმოსავლეთ მიმართულებით დაძირვით.

მაღალმოზარდი, მსხვილვარჯოვანი პირველი იარუსის ხეებით ეს ხეობა არ გამოირჩევა; ხეობის ტყით დაფარული კორომები, სიხშირის ჯგუფის მიხედვით მეჩხერი (0.1-0.2) ან დაბალია (0.3-0.4); ამჟამად, აქტიურად მიდის ბუნებრივი გატყიანების პროცესი და ხებუჩქებისაგან თავისუფალი მდელოების შევსება ხდება ბუჩქოვანი და დაბალი ღირებულების ხე-მცენარეთა აღმონაცენებით, განსაკუთრებით კი მურყანით *Alnus barbata* და მდგნალით *Salix caprea*. ამავე ტყის კორომებში შერეულია საინტერესო ფლორისტული შემადგენლობის ხეები და ბუჩქები. ხეები ერთმანეთისაგან საკმაოდაა დაცილებული და მათ შორის, თავისუფალ მდელოებზე კარგადაა განვითარებული ბუჩქებისა და ბალახოვანი მცენარეების სინუზიები, სხვადასხვა ფერის ყვავილებით. ხე-ბუჩქებისაგან თავისუფალი მდელოები გამოიყენება საძოვრებად.

ხევის გეობოტანიკური რაიონის მცენარეული საფარის სტრუქტურა ორიგინალური და მკვეთრად განსხვავებულია საქართველოს სხვა რაიონების მცენარეულობისაგან. ეს

განპირობებულია მდებარეობით, შედარებით მშრალი ჰავით და სხვა ფაქტორებით. აღსანიშნავია ბუნებრივ მცენარეულობაზე ანთროპოგენური ზემოქმედების მაღალი მასშტაბებიც, რამაც ძირეული მცენარეულობის მნიშვნელოვანი ტრანსფორმირება განაპირობა (ბოლო პერიოდში აქტიურად მიმდინარეობს ტყის საფარის რეგენერაცია და გატყიანების პროცესი). წითელ ნუსხის სახეობებიდან აღსანიშნავია ფასკუნჯი, რომელიც ორნითოლოგიური კვლევის არეალში ძალიან იშვიათად შემოდის. გზვდება მხოლოდ გაშლილ ჰაბიტატებში, საბინადროდ კი მიუვალ კლდეებს ირჩევს. ამიტომაც, დიდი ალბათობით, ამ ტერიტორიაზე ეს სახეობა ძირითადად ფრენისას იქნა აღრიცხული.

მშენებლობამ გარკვეული ხნით შეიძლება ზემოქმედება მოახდინოს მდინარის ჭალასა და ნაპირებზე, რომლებიც არსებული ლანდშაფტებისაგან განსხვავდება უფრო განვითარებული მცენარეულობით (ბუჩქნარი, ტყიანი უბნები), თუმცა აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ამგვარი ადგილები დამორებულია პროექტის უშუალო ზემოქმედების არეალს.

საპროექტო დერეფნის ნაწილი (კერძოდ კობის უბანი) მდებარეობს ყაზბეგის ეროვნულ პარკის (ყაზბეგის დაცული ტერიტორიის საზღვრები ემთხვევა ზურმუხტის ქსელის კანდიდატი საიტის საზღვრებს #GE00009) მომიჯნავედ (პროექტი კვეთს დაცული ტერიტორიებს მიწის ზედაპირიდან 200 მეტრის სიღრმეზე), ფრინველების სპეციალური დაცვის ტერიტორიის SPA#9 და ფრინველებისთვის მნიშვნელოვან ტერიტორიის (IBA GEO21) ფარგლებში.

აღსანიშნავია, რომ პროექტის შესაბამისად დაგეგმილია გვირაბების მოწყობა, სატრანსპორტო ნაკადი ახალ დერეფანში გზის გატარებისას შეძლებისდაგვარად მოცილებულია დასახლებულ უბნებს, რაც შეამცირებს ზემოქმედებას მოსახლეობაზე. ახალი გზა მოსცილდება დაცული ტერიტორიის საზღვრებს. შესაბამისად ყაზბეგის ეროვნულ პარკზე ზემოქმედება თავიდან იქნება აცილებული.

ქვეშეთის მონაკვეთზე გზის დასახლების ჩრდილოეთით გადატანა და გზასა და მოსახლეობას შორის მწვანე ბარიერის შექმნა შეამცირებს მოსახლეობაზე ზემოქმედებას. გზის მშენებლობა წარმოშობს ხმაურს დამატებით წყაროებს პროექტის ზონაში. ხმაური გზის მშენებლობის დროს გამოწვეულია სამშენებლო ტექნიკით და ტერიტორიაზე მიმდინარე სამუშაოებით. გზის და დასახლებული პუნქტების ურთიერთგანლაგების გათვალისწინებით მშენებლობის დროს მომატებული ხმაურის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მოსახლეობის რაოდენობა მცირე იქნება. გარდა ამისა, უსაფრთხოების/შემარბილებელი ღონისძიებების გატარების შემთხვევაში სამშენებლო ხმაურის ზემოქმედება იქნება დროებითი ხასიათის და საშუალო მნიშვნელობის.

განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს გვირაბის მახლობლად მდებარე შენობებზე ვიბრაციის შესაძლო ზემოქმედების საკითხს. ვიბრაციის “შეგრძნება” გზის და ხიდების მშენებლობისას შესაძლებელი იქნება მხოლოდ ლოკალურად. ამ მინაკვეთებში სამშენებლო უბნის მიმდებარედ. უარყოფითი ზემოქმედება შენობებზე/კონსტრუქციებზე მოსალოდნელი არ არის.

ავარიის დროს დაღვრილი ნივთიერებით (საწვავი/ზეთი. სხვა) ზედაპირული წყლის დაბინძურებისგან დასაცავად პროექტით გათვალისწინებულია დასაცავი/სალექარი კამერების მოწყობა.

გზისა და სხვა ხაზოვანი სტრუქტურების გავლენა მცენარეულ საფარზე დაკავშირებულია: გასხვისების ზოლში მცენარეული საფარის მოცილებასთან; ნიადაგის დატკეპნასთან და დაბინძურებასთან - რამაც შეიძლება დააზიანოს არსებული მცენარეული საფარი და ხელი შეუშალოს მის ზრდას. პროექტით გათვალისწინებულია ხიდების და გვირაბების მოწყობა, რაც გარკვეულწილად ამცირებს მცენარეული საფარის მოხსნის საჭიროებას. დაცული სახეობებიდან საპროექტო დერეფანში დაფიქსირდა: ძელქვა, უთხოვარი, წაბლი, და ჯონჯოლი.

ზემოქმედებას ცხოველთა სამყაროზე ადგილი ექნება გატყიანებულ ტერიტორიებზე სამუშაოების წარმოებისას.

ხიდების ბურჯების წყალში მოწყობის დროს შესაძლებელია სიმღვრივის დროებითი გაზრდა, რაც გავლენას იქონიებს წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე. წყლის დაბინძურება საწვავით/ზეთებით, მასალით და ნარჩენებით, მათი სწორი მართვის შემთხვევაში მნიშვნელოვანი არ იქნება.

საველე კვლევისას პროექტის უშუალო ზემოქმედების ზონაში ღამურების სამყოფელები, ფრინველების ბუდეები არ დაფიქსირებულა. თუმცა არსებული პროექტის ზონაში შესაძლებელია აღმოჩნდეს დაცული სახეობის მტაცებელი ფრინველები. საპროექტო დერეფანი არ მიეკუთვნება გადამფრენი ფრინველებისთვის მიმზიდველ ჰაბიტატს.

ზემოქმედება ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე გარკვეულწილად პირობითია. რადგან გასხვისებულ ზოლში მოხსნილი ნიადაგი გამოყენებული იქნება რეკულტივაციისთვის - სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ. ნაყოფიერი ნიადაგის დროებითი დასაწყობების (რეკულტივაციის დროს გამოყენებამდე) ტერიტორია შეირჩევა გარემოსდაცვითი ნორმების და გარემოს პირობების გათვალისწინებით.

საავტომობილო გზის მშენებლობის პროცესში წარმოიქმნება როგორც სახფათო ასევე არასახიფათო ნარჩენები. საყოფაცხოვრებო ნარჩენები დახარისხდება და ტერიტორიიდან გატანამდე განთავსდება კონტეინერებში. ვინაიდან საქართველოში სახიფათო ნარჩენების ნაგავსაყრელი არ არსებობს, შესაბამისად სახიფათო ნარჩენები უნდა გადაეცეს შესაბამისი ნებრთვის მქონე ორგანიზაციას.

არქეოლოგიის მიერ ჩატარებული ვიზუალური დათვალიერების შედეგად გამოვლინდა რამდენიმე პოტენციურად საინტერესო უბანი. პროექტის უშუალო სიახლოვეს - წკერეს უბანზე სასაფლაოა. მასზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

საველე დათვალიერებისას დაზუსტდა პროექტის მიმდებარე ზონაში არსებული ძეგლების კოორდინატები, მომზადდა ფოტომასალა. ძეგლებისა და გზას შორის დაცულია 50მ-იანი ფიზიკური დაცვის ზონა. კვანძთან მდებარე კოშკის ნაშთი ძირითადი გზიდან დაახლოებით 200 მეტრით არის დაშორებული, ხოლო არსებულ ადგილობრივ გზასთან დაშორება არ იცვლება.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის მიზნით დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, 2018 წლის 10 დეკემბერს, ყაზბეგის მუნიციპალიტეტის სოფელ კობის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში და დუშეთის მუნიციპალიტეტის სოფ. მღეთის სკოლის შენობაში გაიმართა აღნიშნული პროექტის საჯარო განხილვა, რომელსაც ესწრებოდნენ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლები, გზმ-ის მომამზადებელი კომპანიის შპს „გამა კონსალტინგის“ წარმომადგენლები, ასევე კავკასიის გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციის (CENN) წარმომადგენელი, საქართველოს მწვანეთა მოძრაობა დედამიწის მეგობრების წარმომადგენლები, ორგანიზაცია მწვანე ალტერნატივას წარმომადგენლები, სოფელ კობის, სოფ ალმასიანის, ქვეშეთის, მღეთის, არახეთის და ხადას ხეობის სოფლების წარმომადგენლები. აღნიშნული საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაცია გამოქვეყნდა 2018 წლის 29 ნოემბერს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე (სადაც ასევე ატვირთული იქნა საქმიანობასთან დაკავშირებული ყველა დოკუმენტაცია, მათ შორის არატექნიკური რეზიუმე), დუშეთისა და ყაზბეგის მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციული შენობის საინფორმაციო დაფებზე. საჯარო განხილვაზე მოსახლეობის მხრიდან გამოთქმული იყო სხვადასხვა სახის შენიშვნები. ასევე კითხვები იყო ისეთ საკითხებზე, როგორცაა გზების მოწესრიგება, ხმაური, დასაქმების პრობლემა და ა.შ.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის მიზნით სამინისტროში დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების პროცესში დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით

წარმოდგენილი იქნა კავკასიის გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციის (CENN) შენიშვნები. არგუმენტირებული შენიშვნების გათვალისწინება სამინისტროს მიერ მოხდა გარემოსდაცვით გადაწყვეტილებაში პირობების სახით.

აღნიშნული გზმ-ს ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის 12-ე მუხლის და ამავე კოდექსის I დანართის 11-ე და 13-ე პუნქტების საფუძველზე

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ დუშეთისა და ყაზბეგის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიაზე ჟინვალი-ლარსის საავტომობილო გზის ქვეშეთი-კობის მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გვირაბების აფეთქებითი სამუშაოების წარმოებამდე უზრუნველყოს გვირაბის გაყვანის საპროექტო არეალის (გვირაბის პორტალებთან) მთელ მონაკვეთზე მიწისქვეშა წყლების, მათ შორის სასმელი წყაროების დაფიქსირება, ხოლო მშენებლობის პროცესში წყაროების დებიტის ცვლილების ან/და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედების გამოვლენის შემთხვევაში, განახორციელოს შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის საჭიროების შემთხვევაში მოსახლეობის ალტერნატიული წყალმომარაგების ქსელით უზრუნველყოფა;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გვირაბების სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს გვირაბიდან გამოსული წყლებისათვის სასედიმენტაციო გუბურების/სალექარების მოწყობა;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს საპროექტო გზის არეალში არსებული სახლების და ნაგებობების აღწერა, ხოლო მშენებლობის პროცესში განახორციელოს მათი მუდმივი მონიტორინგი. საჭიროების შემთხვევაში, უზრუნველყოს შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გვირაბის გაყვანის პროცესში უზრუნველყოს გრუნტის რხევების მუდმივი მონიტორინგი, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება;
8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის პროცესში უზრუნველყოს გზების მუდმივად მორწყვა და სამშენებლო ობიექტიდან გამოსული მანქანების გარეცხვა/გასუფთავება;
9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკების დეტალური პროექტის შემუშავება shape ფაილებთან ერთად და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა, ხოლო სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკების/მოედნების ტერიტორიების პირვანდელ მდგომარეობამდე

აღდგენა/რეკულტივაცია; იმ შემთხვევაში, თუ მოხდება ზედაპირული წყლის ობიექტში წყალჩაშვება, ასევე თუ საპროექტო ტერიტორიაზე წარმოდგენილი იქნება ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროები სავალდებულოა უშუალოდ საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ, სამინისტროსთან შეთანხმებული იქნეს „ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროების და მათ მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ინვენტარიზაციის ტექნიკური ანგარიში“ და „ზედაპირული წყლის ობიექტებში ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებულ დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზდჩ) ნორმების“ პროექტი;

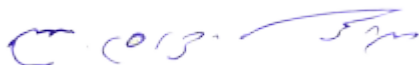
10. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში უზრუნველყოს უახლოესი დასახლების მიმდებარე ტერიტორიებზე ხმაურის დონის მონიტორინგი და კანონმდებლობით დადგენილი დონეების გადაჭარბების შემთხვევაში, ნორმებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით შემარბილებელი ღონისძიებების (დამცავი ეკრანი, გამწვანება და ა.შ) გატარება;
11. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე სამინისტროში განსახილველად წარმოადგინოს არსებული გეოლოგიური და გეოტექნიკური კვლევის შედეგების საფუძველზე შემუშავებული გეოლოგიური გარემოს ცვლილების პროგნოზი შესაბამის შემარბილებელ ღონისძიებებთან ერთად;
12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს მდინარეების მაქსიმალური ხარჯის და წარეცხვის სიღრმეების გაანგარიშებისას გამოყენებული მეთოდოლოგიის შესახებ ინფორმაციის სამინისტროში განსახილველად წარმოდგენა, სადაც ასევე მოცემული იქნება მდინარეების საანგარიშო ჰიდროლოგიური მახასიათებლების (ხარჯები, დონეები, გარეცხვის სიღრმეები) შემაჯამებელი ცხრილი;
13. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს საპროექტო გზის გადამკვეთ მდინარეთა და ხევების, ასევე ღვარცოფული ნაკადების მაქსიმალურ ხარჯებზე ინფორმაციის სამინისტროში განსახილველად წარმოდგენა, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში ღვარცოფსაწინააღმდეგო ღონისძიებების შემუშავება, სამინისტროსთან შეთანხმება და განხორციელება;
14. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს ხე-მცენარეების ტაქსაციის შედეგების სამინისტროში წარმოდგენა, შესაბამის ფოტომასალასთან ერთად;
15. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს №1 გვირაბის შესასვლელი პორტალის ტერიტორიაზე იფნარ-მურყნარის ჰაბიტატზე ზემოქმედების შეფასება, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში განისაზღვროს შესაბამისი შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებები და წარმოდგენილ იქნეს სამინისტროში შესათანხმებლად;
16. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფაუნის დამატებითი წინასამშენებლო კვლევის ჩატარება და კვლევის შედეგების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა. ასევე, მშენებლობის დაწყებამდე სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენილ უნდა იქნეს აღნიშნულ კვლევებზე დაყრდნობით მომზადებული ინფორმაცია საპროექტო არეალში არსებულ ცხოველთა სახეობების, მათზე ზემოქმედების, ამ ზემოქმედების თავიდან აცილების, შერბილების და საჭიროების შემთხვევაში განსახორციელებელი საკომპენსაციო ღონისძიებების შესახებ. ინფორმაციით უნდა განისაზღვროს ასევე კონკრეტულად ფასკუნჯზე პროექტის განხორციელებით გამოწვეული ზემოქმედების სახეები, მასშტაბი და ამ ზემოქმედების თავიდან აცილების, შერბილების, ან/და საკომპენსაციო

ლონისძიებები, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში განხილულ უნდა იქნას გზის შესაბამისი მონაკვეთის ალტერნატიული ვარიანტი. შესათანხმებლად წარმოდგენილი ინფორმაცია უნდა მოიცავდეს ასევე მონაცემებს პროექტის გავლენის ზონაში წყალზე დამოკიდებული ბიომრავალფეროვნების (განსაკუთრებით წავის) არსებობის შესახებ და საჭიროების შემთხვევაში მათზე შესაძლო ზემოქმედების, ამ ზემოქმედების შერბილების, თავიდან აცილების, ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებებს;

17. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სანაყაროების მოწყობამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროების დეტალური პროექტების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა shape ფაილებთან სადაც ასევე გათვალისწინებული იქნება ფრინველთა ჰაბიტატებზე (ისეთი როგორცაა მაგ: ქაცვიანი) ზემოქმედების შესახებ ინფორმაცია, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში, ასევე წარმოდგენილ უნდა იქნას სანაყაროს განთავსების ალტერნატიული ვარიანტები;
18. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ზურმუხტის დამტკიცებულ საიტზე (ყაზბეგი GE0000009) ზეგავლენის ე.წ მიზანშეწონილობის შეფასების წარმოდგენა, სადაც უნდა აისახოს ინფორმაცია იმ სახეობებზე და ჰაბიტატებზე შესაძლო ზემოქმედების და საჭიროების შემთხვევაში ამ ზემოქმედების თავიდან აცილების ქმედებების შესახებ, რომელთა დასაცავადც შეიქმნა მითითებული დამტკიცებული საიტი; ამასთან, საჭიროების შემთხვევაში, წარმოადგინოს კვლევის შედეგებზე დაყრდნობით მომზადებული საკონსერვაციო გეგმა;
19. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს პროექტის გავლენის არეალში მობინადრე ცხოველთა სახეობებზე (განსაკუთრებით საერთაშორისო ხელშეკრულებებით და საქართველოს „წითელი ნუსხით“ დაცულ სახეობებზე) დაკვირვების საკითხის მონიტორინგის გეგმაში ასახვა. ასევე, აისახოს: მონიტორინგის სიხშირის ამსახველი გრაფა და შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტურობაზე დაკვირვება, საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებების განსაზღვრა მათი განხორციელების მიზნით;
20. ზვავსაშიშ პერიოდში სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებისას საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია უზრუნველყოს პრევენციული ღონისძიებების განხორციელება. მე-3 გვირაბის გამოსასვლელიდან მე-5 ხიდის დასაწყისამდე გზის მონაკვეთზე (პკ 10+000 კმ-ს და 10+200 მდე) ექსპლუატაციის პერიოდში უზრუნველყოს ზვავის შემაკავებელი ღობეების/ზადეების მონტაჟი. მე-4 გვირაბის გასასვლელიდან მე-6 ხიდის დასაწყისამდე (12+300 კმ-ს და 12+500 კმ-მდე) უზრუნველყოს ზვავის მიმართულების შემცვლელი დამბის მოწყობა;
21. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის პერიოდში უზრუნველყოს საპროექტო ტერიტორიაზე გეოდინამიკური პროცესების მუდმივი მონიტორინგი, ხოლო მონიტორინგის შედეგების წელიწადში ერთხელ სამინისტროში განსახილველად წარმოდგენა;
22. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა არ განახორციელოს გზის მშენებლობა და მასთან დაკავშირებული სამუშაოები საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს შესაბამისი დასკვნის გარეშე.
23. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საავტომობილო გზის მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების შესაბამისად;
24. მშენებლობის ეტაპზე საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია არ დაუშვას ყაზბეგის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე ნარჩენების განთავსება და შესაბამისად არსებულ ლანდშაფტზე ზემოქმედება;

25. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია გვირაბის სამშენებლო სამუშაოები განახორციელოს ისეთი მეთოდის გამოყენებით, რომელიც მინიმალურ ზეგავლენას მოახდენს ყაზბეგის დაცულ ტერიტორიაზე;
26. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
27. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
28. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
29. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
30. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და დუშეთისა და ყაზბეგის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფაზე;
31. 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