



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-192

28/02/2020

ქ. თბილისი

სს „საქართველოს რკინიგზას „თბილისი-ბათუმის“ მაგისტრალური სარკინიგზო ხაზის „ხაშური-ხარაგაული-ზესტაფონის“ მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, ზესტაფონი ხარაგაულის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტში შეტანილ ცვლილებებზე (ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება) გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით სს „საქართველოს რკინიგზას“ მიერ წარმოდგენილია თბილისი-მახინჯაურის მთავარი სარკინიგზო მაგისტრალის (ზესტაფონი-ხარაგაულს შორის არსებული მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტში შეტანილ ცვლილებებზე) მოდერნიზაციისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ხარაგაულისა და ზესტაფონის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ორგანოების საინფორმაციო დაფებზე განთავსება.

სს „საქართველოს რკინიგზას“ მიერ 2019 წლის 5 მარტს (წერილი N3425), სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოდგენილი იყო ხარაგაულის და ზესტაფონის მუნიციპალიტეტებში სს „საქართველოს რკინიგზას“ მთავარი სარკინიგზო მაგისტრალის მოდერნიზაციის („ხაშური-ხარაგაული-ზესტაფონი“) პროექტში, ხარაგაული-ზესტაფონის მონაკვეთის პროექტში შეტანილი ცვლილებების“ სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად განსაზღვრული და დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ს პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (ბრძანება N2-485; 05.06.2019).

2019 წლის 14 მაისს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის N2-405 ბრძანებით სს „საქართველოს რკინიგზას“ „თბილისი-ბათუმის“ მაგისტრალური სარკინიგზო ხაზის „ხაშური-ხარაგაული-ზესტაფონის“ მოდერნიზაციაზე (ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა N8 10.06.2011) გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის 48-ე მუხლის მე-4 ნაწილის საფუძველზე გაიცა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება. აღნიშნული დასკვნის საფუძველზე 2012 წლიდან დაწყებულია სამშენებლო სამუშაოები.

სს „საქართველოს რკინიგზას“ მიერ აღნიშნულ პროექტში განხორციელდა ცვლილებები, რომელიც ითვალისწინებს არსებული ხაზის განახლებას, მრუდების გაზრდას 400 მ-მდე (ზოგიერთ უბანზე არსებული 200 მ-ის ნაცვლად) ქანობის შემცირებას

არაუმეტეს 18%-მდე. აღნიშნული ცვლილებები ემსახურება რკინიგზის ინფრასტრუქტურის ტვირთის გამტარუნარიანობის გაუმჯობესებას.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით დგინდება, რომ 2011 წლის N8 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით გათვალისწინებული ძირითად საპროექტო მონაცემებთან მიმართებაში ზოგიერთ უბანზე იცვლება რკინიგზის ხაზის დერეფანი, საინჟინრო ნაგებობების ადგილმდებარეობა და ტექნიკური პარამეტრები, კერძოდ: შეცვლილია საბაზისო პროექტით გათვალისწინებული 3 ახალი გვირაბის პორტალების ადგილმდებარეობა, სიგრძეები, გვირაბების ღერძის დერეფნები, რაც დაკავშირებულია გვირაბის პორტალების და დერეფნისათვის გეოლოგიურად უფრო სტაბილური დერეფნის შერჩევასთან, რამაც გამოიწვია სარკინიგზო მაგისტრალის სხვა საინჟინრო ნაგებობების ადგილმდებარეობის და პარამეტრების ცვლილება. აღსანიშნავია, რომ სარკინიგზო მონაკვეთის მოდერნიზაციის სამუშაოების მნიშვნელოვანი ნაწილი დამთავრებულია (გაყვანილია გვირაბები და დამთავრებულია მოპირკეთების სამუშაოები, მოწყობილია ძირითადი საინჟინრო ნაგებობები (საყრდენი კედლები, კულვერტები და სხვა,) გარდა ხიდების მიმდინარე სამშენებლო სამუშაოებისა. როგორც საბაზო, ასევე საპროექტო ცვლილებების მონაკვეთი მოსახლეობასთან ახლოს გაივლის სარკინიგზო სადგურების მიმდებარე ტერიტორიაზე, აღნიშნული მონაკვეთის მოდერნიზაციის ფარგლებში უახლოესი საცხოვრებელი სახლები (მაგ: ძირულას სადგურზე) მდებარეობს დაახლოებით 25-დან 40 მეტრში. წარმოდგენილი პროექტი არ გულისხმობს ხარაგაულის სადგურის მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული მონაკვეთის ცვლილებას.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით წარმოდგენილ გზმ-ის ანგარიშში საპროექტო უბანი პირობითად დაყოფილია სამ მონაკვეთად. საპროექტო დერეფანი მოიცავს ზესტაფონის და ხარაგაულის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიებს, კერძოდ: საპროექტო დერეფანი იწყება ქ. ზესტაფონის აღმოსავლეთი საზღვრიდან და მთავრდება ქ. ხარაგაულის ტერიტორიაზე.

საპროექტო ცვლილების პირველი უბანი იწყება ქ. ზესტაფონის აღმოსავლეთით ($X=339354$; $Y=4663198$) და გრძელდება დაბა შორაპანთან მდ. ყვირილაზე არსებული ხიდის მიმდებარე ტერიტორიაზე ($X=341256$; $Y=4662292$), რომლის სიგრძე დაახლოებით შეადგენს 2.4 კმ-ს. ფერდობის ზედა ნიშნულზე სარკინიგზო მაგისტრალს პარალელურად მიუყვება ზესტაფონი-საჩხერის სარკინიგზო ხაზი. გზმ-ის ანგარიშში მოცემული ინფორმაციით, აღნიშნული მონაკვეთი მნიშვნელოვან ცვლილებას არ ითვალისწინებს და ძირითადად მიუყვება არსებულ დერეფანს. მრუდების გასწორების მიზნით, რამდენიმე წერტილში ახალი ხაზი 2-3 მ-ით გადაწეული იქნა ზედა ფერდის მხარეს, რისთვისაც გათვალისწინებულია ფერდობებზე მცირე ჭრილების გაკეთება. სარკინიგზო მაგისტრალის დერეფანში არ არის მდინარის ან ბუნებრივი ხევების გადაკვეთები, შესაბამისად არ იგეგმება სახიდე გადასასვლელების მოწყობა. განსახილველ მონაკვეთზე შეიცვლება არსებული კულვერტები და ჩანაცვლდება ახლით (სულ 4 ცალი). ამავე დერეფანში მდინარე ყვირილას სანაპიროს სიახლოვეს 2 მონაკვეთზე საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების გაუმჯობესების მიზნით მოხდება ფერდის გამაგრება. პირველი კედლის გეოგრაფიული კოორდინატებია $X=340407$; $Y=4663124$ (დაახლოებით 33 მ), ხოლო მეორე- $X=340735$; $Y=4662851$ (დაახლოებით 110 მ). მდ. ყვირილაზე არსებული სარკინიგზო ხიდის და შემდგომ დაბა შორაპანის ტერიტორიაზე გამავალ მონაკვეთზე არც საბაზისო პროექტი და არც განსახილველი საპროექტო ცვლილება სარკინიგზო ხაზის მოდერნიზაციას არ ითვალისწინებს. მიწის სამუშაოების შესრულების დროს წარმოქმნილი ფუჭი ქანების მუდმივი განთავსებისათვის, მდ. ყვირილას მარჯვენა სანაპიროზე მოწყობილია სანაყარო ($X=339686$; $Y=4662975$).

სარეკონსტრუქციო სარკინიგზო მაგისტრალის მეორე მონაკვეთი იწყება დაბა შორაპნის აღმოსავლეთ საზღვრიდან, რომლის საწყისი და ბოლო წერტილების მიახლოებითი კოორდინატებია $X=341811$; $Y=4662128$ და $X=344560$; $Y=4662075$. საპროექტო მეორე მონაკვეთის საერთო სიგრძე შეადგენს დაახლოებით 2,6 კმ-ს. მსგავსად პირველი უბნისა, ამ მონაკვეთზეც, გვირაბების ან ხიდების მშენებლობა გათვალისწინებული არ არის, შეიცვლება და გაუმჯობესდება კულვერტების მდგომარეობა, ხოლო მდინარის გადაკვეთა მოხდება ერთხელ, არსებული ხიდის საშუალებით, რომელზეც პროექტის ფარგლებში დაგეგმილია ხიდის სარეაბილიტაციო სამუშაოების განხორციელება. დამუშავებულ ფერდობებზე საშიში გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურების პრევენციის მიზნით გათვალისწინებულია ორი (290 მ და 70 მ სიგრძის) საყრდენი კედლის მოწყობა. აღნიშნული სამუშაოების დროს წარმოქმნილი ფუჭი ქანების განთავსება იგეგმება ბუნებრივი ხევის ზედა ნიშნულებზე ($X=343194$, $Y=4662452$).

წარმოდგენილი გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით სარკინიგზო მაგისტრალის ძირითადი სარეკონსტრუქციო სამუშაოები დაგეგმილია მე-3 უბნის დერეფანში, რომელიც იწყება სოფ. წევას ტერიტორიაზე ($X=345467$, $Y=4661774$) და მთავრდება დაბა ხარაგაულის ტერიტორიაზე ($X=351499$, $Y=4653074$). ამ უბანზე სარკინიგზო მაგისტრალის სიგრძე შეადგენს დაახლოებით 11,5-12 კმ-ს. აღნიშნულ მესამე მონაკვეთზე, ცვლილებები განპირობებულია გვირაბების პორტალების ადგილმდებარეობის და მრუდების ცვლილებებით, სადაც იგეგმება 18 კულვერტის, სამი ახალი ხიდის, საიდანაც ერთი ხიდი ეწყობა მდ. ყარნებზე (სიგრძე 44,73 მ), ხოლო ორი ხიდი მდ. ჩხერიმელაზე (58,64 მ და 60,05 მ) და სამი ახალი გვირაბის (2011 წლის N8 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით N10, N11 და N12 გვირაბები) მშენებლობა. წარმოდგენილი საპროექტო ცვლილებების მიხედვით გვირაბების დიამეტრები (გარდა სიგრძისა) და სხვა ძირითადი პარამეტრები არ იცვლება. გვირაბების სიგრძის ცვლილება განპირობებულია პორტალების მდებარეობის და დერეფნის მრუდის ცვლილებებით. აღნიშნული გადაწყვეტილება მიღებული იქნა დეტალური საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგების მიხედვით.

პირველი გვირაბის, (ნუმერაციით N10) დამტკიცებული საპროექტო გრძივი 940 მ შეიცვალა და გახდა 975 მეტრი, რომლის შესასვლელი პორტალი განთავსებული იქნება მდ. ძირულას მარჯვენა ფერდზე ($X=346361$, $Y=4661366$), სადაც ხევის ჩამონადენის არინებისათვის ეწყობა კულვერტი, ხოლო ზედა ფერდობის გამაგრებისათვის დაგეგმილია დამცავი კედლის მოწყობა. გვირაბის შესასვლელ პორტალამდე მისასვლელად შესრულებულია ფერდობის ჩამოჭრის სამუშაოები. გვირაბის გამოსასვლელი პორტალი განთავსებულია მდ. ძირულას მარჯვენა სანაპიროზე ($X=347098$, $Y=4660681$) და მიემართება სოფ. ძირულას მიმართულებით. საბაზისო პროექტისაგან განსხვავებით ამ მონაკვეთზე სარკინიგზო ხაზი გაივლის 15-25 მეტრით სამხრეთის მხარეს. გვირაბიდან გამოტანილი ქანების დასაწყობებისათვის სანაყარო მოწყობილია მდ. ძირულას მარცხენა სანაპიროზე ($X=346133$, $Y=4660691$).

მეორე გვირაბის (ნუმერაციით N11) დამტკიცებული საპროექტო გრძივი 830 მ შეიცვალა და გახდა 880 მეტრი, რომელიც იწყება სოფ. ძირულას აღმოსავლეთით ($X=348249$, $Y=4660145$) და მთავრდება სოფ. ღვერკის მიმდებარე ტერიტორიაზე ($X=348485$, $Y=4659331$). მე-2 (N11) გვირაბამდე მისასვლელი დერეფანი ძირითადად ემთხვევა საბაზისო პროექტის დერეფნებს, მაგრამ რამდენიმე წერტილში ხდება უმნიშვნელო აცდენა. გვირაბის დასავლეთი პორტალის მისასვლელთან დაგეგმილია არსებული ფერდის ჩამოჭრა, რომლის გამაგრების მიზნით განხორციელდება საყრდენი კედლის მოწყობა, საიდანაც წარმოქმნილი ფუჭი ქანების განთავსებისათვის სოფ. ვაშპარიანის ტერიტორიაზე მოწყობილია სანაყარო.

მესამე გვირაბის (ნუმერაციით N12) დამტკიცებული საპროექტო გრძივი 1040 მ შეიცვალა და გახდა 1095 მეტრი, რომლის შესასვლელი პორტალი განლაგებულია სოფ.

უჩამეთის სამხრეთ-აღმოსავლეთ საზღვართან არსებული ბუნებრივი ხევის მარცხენა ფერდზე ($X=350136$, $Y=4655482$), ხოლო გამოსასვლელი პორტალი სოფ. ბაზალეთის სამხრეთით ($X=350635$, $Y=4654542$). საპროექტო ცვლილების მიხედვით გვირაბის ღერძმა გადაინაცვლა ჩრდილოეთის მხარეს, ასევე განსხვავებულია პორტალების განთავსების ადგილები. გვირაბიდან გამოტანილი ფუჟი ქანების განთავსებისათვის მოწყობილია ორი სანაყარო, რომლებიც განთავსებულია სოფ. ბაზალეთის მიმდებარე ბუნებრივ ხევაში ($X=351133$, $Y=4654219$) და სოფ. თეთრაწყაროს ფერდობის ქვედა ნიშნულებზე ($X=350005$, $Y=4654334$). მე-3 (N12) გვირაბის შემდეგ განახლებული პროექტი მნიშვნელოვან ცვლილებებს არ ითვალისწინებს და სარკინიგზო მაგისტრალი გაივლის საბაზისო პროექტით დაგეგმილ დერეფანში.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემული ინფორმაციით სამშენებლო პროექტის დამუშავების პროცესში მომზადდა ზუსტი ტოპოგრაფია და შეფასდა გრუნტის სპეციფიკური პირობები. მდ. ყარნებზე (N1) ხიდის პროექტის განახლების პროცესში მიღებული იქნა გადაწყვეტილება მისი პარამეტრების ცვლილების თაობაზე, საპროექტო ცვლილების მიხედვით ხიდის სიგრძე იქნება 44,73 მ. ნაცვლად 17,22 მეტრის. დეტალური გასწორების პროფილი მნიშვნელოვნად არ შეიცვლება და ძირითადად იქნება საბაზისო პროექტის იდენტური. მდ. ყარნებზე სადრენაჟო სისტემის გამართული მუშაობის შენარჩუნებისთვის ასევე გათვალისწინებულია ახალი კულვერტის მოწყობა.

ზუსტი ტოპოგრაფიული აზომვების და გრუნტის საინჟინრო პირობების შესწავლის, ასევე N2 საპროექტო ხიდის გეომეტრიული პარამეტრების გათვალისწინებით, მისი მშენებლობა განხორციელდება მდინარე ჩხერიმელაზე არსებული ხიდის პარალელურად, თავდაპირველ პროექტთან შედარებით ახალი ხიდის სიგრძე შემცირებულია დაახლოებით 7,31 მ-ით და მისი სიგრძე იქნება 58,64 მ.

თავდაპირველი პროექტის მიხედვით მდ. ჩხერიმელაზე გათვალისწინებული იყო 57,54 მ სიგრძის (N3) ხიდის მოწყობა, თუმცა დეტალური ტოპოგრაფიული და გრუნტის საინჟინრო კვლევების შედეგების გათვალისწინებით დაიგეგმა 60,05 მ სიგრძის ხიდის მშენებლობა. დეტალური ჭრილების მიხედვით მოხდა პლატფორმის ზუსტი პარამეტრების დადგენა, რამაც ფაქტობრივად გააუმჯობესა, როგორც უსაფრთხო სარკინიგზო გადაადგილება, ასევე მდინარის გამტარუნარიანობა. ახალი ხიდი როგორც სხვა დანარჩენი (N1 და N2) მოეწყობა არსებული ხიდის პარალელურად.

სარკინიგზო მაგისტრალის მოდერნიზაციის პროექტის განხორციელების მიზნით, ზესტაფონი-ხარაგაულის მონაკვეთზე ფუნქციონირებდა ორი სამშენებლო ბანაკი სოფ. ბაზალეთის მიმდებარე ტერიტორიაზე და სოფ. ძირულას ტერიტორიაზე. სარკინიგზო მაგისტრალის ძირითად ნაწილზე სამუშაოების დამთავრებასთან დაკავშირებით, განხორციელდა ბაზალეთის ბანაკის ტერიტორიაზე არსებული ძირითადი ინფრასტრუქტურის დემონტაჟი, სადაც დასაწყობებული იყო მშენებლობის დროს გამოყენებული დაზიანებული და მწყობრიდან გამოსული ტექნიკა. აღნიშნულ ბანაკში ფუნქციონირებს მხოლოდ ბეტონის კვანძი და დამხმარე ინფრასტრუქტურა (ლითონის და ხის დამუშავების მცირე სახელოსნოები და პერსონალის საცხოვრებელი სათავსები), სადაც ინერტული მასალების შემოტანა ხდება მზა სახით, შესაბამისად, სამსხვრევ-დამხარისხებელი საამქრო ტერიტორიაზე არ არის. ძირულას სამშენებლო ბანაკი მოწყობილია სადგური ძირულას აღმოსავლეთით, მდინარე ჩხერიმელას მარჯვენა სანაპიროს ტერასაზე, რომელიც წარმოადგენს მაღალი ტექნოგენური და ანთროპოგენული დატვირთვის მქონე მიწის ნაკვეთს. ბანაკში მოწყობილია ბეტონის კვანძი, ლითონის და ხის დამუშავების მცირე სახელოსნოები და პერსონალის საცხოვრებელი სათავსები. ბანაკის ტერიტორიიდან უახლოესი საცხოვრებელი სახლი დაშორებულია დაახლოებით 80 მ-ით. სამშენებლო ბანაკის წყალმომარაგება ხდება ადგილობრივი წყაროს წყლით, ხოლო ჩამდინარე წყლების შესაგროვებლად მოწყობილია

სასენიზაციო ორმო, რომლის ამოწმენდა ხდება ზესტაფონის წყალკანალის სამსახურის მიერ. ვინაიდან სარკინიგზო მაგისტრალის მოდერნიზაციის სამშენებლო სამუშაოები დაწყებულია და მოწყობილია შესაბამისი სამშენებლო ინფრასტრუქტურა, დამატებით ახალი სამშენებლო ბანაკების მოწყობა დაგეგმილი არ არის.

ზესტაფონი-ხარაგაულის მონაკვეთზე მიმდინარე მოდერნიზაციის სამუშაოების პროცესში წარმოქმნილი ფუჭი ქანების მუდმივი დასაწყობების მიზნით, მოწყობილია 14 სანაყარო, რომელთაგან 3 ხარაგაულის მუნიციპალიტეტის მერიის მოთხოვნით მოეწყო დაბის ტერიტორიაზე არსებული ჩაღრმავებული ადგილების შესავსებად, რომლებიც გამოყენებულია სხვადასხვა დანიშნულებით. აღნიშნული 14 სანაყაროდან ფუჭი ქანების დასაწყობება ხდება მხოლოდ N8 სანაყაროს ტერიტორიაზე, რომელიც მდებარეობს სოფ. ღვრეკის აღმოსავლეთით მდებარე ბუნებრივი ხევის ტერიტორიაზე. სანაყაროს ტერიტორია გაშლილია ბუნებრივი ხევის დაახლოებით 600 მ სიგრძის მონაკვეთზე. მისი ზედაპირი დატერასებულია და ქანების დასაწყობება ამჟამად მიმდინარეობს ზედა ნიშნულებზე. შემოტანილი ფუჭი ქანების გაშლა და დატკეპნა ხდება მიმდებარე ტექნიკის გამოყენებით. პროექტის მიხედვით, სანაყაროს დახურვის წინ დაგეგმილია ხევის წყლის გამყვანი არხის მოწყობა, რის შემდეგაც ჩატარებული იქნება სარეკულტივაციო სამუშაოები. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით წარმოდგენილი გზის ანგარიშში მოცემული ინფორმაციით პროექტის ფარგლებში არსებულ ყველა სანაყაროს ზედაპირებზე აქტიურად მიმდინარეობს ბუნებრივი რეკულტივაციის პროცესი და ზედაპირი პრაქტიკულად დაფარულია ბალახოვანი მცენარეებით. აუდიტის შედეგების მიხედვით ზემოაღნიშნულ სანაყაროებზე ეროზიული და მეწყრული პროცესების განვითარების ნიშნები დაფიქსირებული არ ყოფილა, ხოლო მათი საბოლოო რეკულტივაციის სამუშაოების ჩატარება დაგეგმილია მოდერნიზაციის სამუშაოების ბოლო ეტაპზე.

ზესტაფონი-ხარაგაულის მონაკვეთის მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში უშუალოდ სარკინიგზო მაგისტრალის გასწვრივ ყველა მონაკვეთზე არსებობს ადგილობრივი მნიშვნელობის გზები, რომლებიც გამოყენებულია სამშენებლო მიზნებისათვის. სამუშაოების მიმდინარეობის პროცესში ადგილობრივ გზებზე ჩატარებულია სარეაბილიტაციო სამუშაოები (ვაკისების მოსწორება, ხრეშით დაფარვა და სხვა), სადაც გადასვლა ხდება არსებული ხიდების საშუალებით. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე პროექტის მიზნებისათვის დროებითი ხიდების და მისასვლელი გზების მოწყობა დაგეგმილი არ არის.

წარმოდგენილი გზის ანგარიშის მიხედვით მოდერნიზაციის პროექტის გავლენის ზონაში მოქცეული ტერიტორიები უშუალოდ ემიჯნება არსებული სარკინიგზო მაგისტრალის დერეფანს და განიცდის მაღალ ანთროპოგენურ დატვირთვას, შესაბამისად ფლორასა და ფაუნაზე დამატებითი მნიშვნელოვანი ზეგავლენა მოსალოდნელი არ არის, ხოლო საპროექტო ხიდების ბურჯების მოწყობა მიმდინარეობს მშრალ კალაპოტში, რისთვისაც მოწყობილია დროებითი ზღუდარები და მდინარის გატარება ხდება ხელოვნურ არხში. შესაბამისად გატარებული წყლის ხარჯის ცვლილებას ან იქთიოფაუნისათვის ხელოვნური ბარიერის შექმნას ადგილი არ აქვს.

2011 წლის N8 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის ფარგლებში, საპროექტო მონაკვეთზე შესრულებულია გვირაბის გაყვანის და ძირითადი საინჟინრო ნაგებობების სამშენებლო სამუშაოების დიდი ნაწილი, მოწყობილია სამშენებლო ბანაკები და სანაყაროები, შესაბამისად ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე და გრუნტის წყლებზე დამატებით რაიმე სახის ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი. ექსპლუატაციის ეტაპზე დაგეგმილია გრუნტის წყლებისა და ატმოსფერული ნალექის არინებისათვის, საპროექტო რკინიგზის ხაზის გასწვრივ სადრენაჟო სისტემების და კულვერტების მოწყობა.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით წარმოდგენილ გზშ-ის ანგარიშში მოცემული ინფორმაციით, უშუალოდ საკვლევი მონაკვეთის ფარგლებში ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების საფუძველზე იკვეთება მეტად მგრძობიარე მონაკვეთები, სადაც მოსალოდნელია, როგორც ქვათაცვენა, ასევე ღვარცოფული მოვლენების განვითარება. განსახილველი მონაკვეთი საინჟინრო-გეოლოგიური პროცესების განვითარების სირთულით მიეკუთვნება II (საშუალო სირთულის) კატეგორიას, ხოლო დაბა ხარაგაულის მიმდებარედ, სადაც მდ. ჩხერიმელას გამომუშავებული აქვს კანიონისებური ხეობა და რკინიგზა გადის გვირაბში, მიეკუთვნება III (რთული) კატეგორიას. საპროექტო ცვლილებების მიხედვით ყველა ასეთ უბანზე გათვალისწინებულია გამაგრებითი კედლების და ღვარცოფული მოვლენების რისკების შესაბამისი კულვერტების მოწყობა. აღნიშნულიდან გამომდინარე ექსპლუატაციის ეტაპზე საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარების შემცირების მიზნით დაგეგმილია საპროექტო ტერიტორიის მონიტორინგი და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის დამცავი ნაგებობების მშენებლობა,

სარკინიგზო ხაზის და ხიდების მშენებლობის დასრულების შემდგომ თანმიმდევრულად მოხდება ყველა დროებითი სამშენებლო ინფრასტრუქტურის დემონტაჟი და გატანა სამშენებლო ბანაკიდან. პარალელურად მოხდება სამშენებლო ბანაკების განთავსების ტერიტორიების და მოწყობილი სატრანსპორტო მაგისტრალის მომიჯნავედ არსებული ლანდშაფტის ჰარმონიზაცია და ადგილმდებარეობის შესაფერისი ხე-მცენარეულობის დარგვა.

პროექტში შეტანილი ცვლილებები სარკინიგზო ხაზის დერეფნის მნიშვნელოვან ცვლილებებს არ ითვალისწინებს, შესაბამისად უახლოესი საცხოვრებელი სახლებიდან დაცილების მანძილები მნიშვნელოვნად არ იცვლება. ექსპლუატაციის ეტაპზე ადგილი ექნება სარკინიგზო შემადგენლობის მოძრაობის დროს ხმაურის და ვიბრაციის გავრცელებას, რაც დამოკიდებულია ლიანდაგების ტექნიკურ მდგომარეობასა და შემადგენლობის მოძრაობის სიჩქარეზე. აღნიშნულიდან გამომდინარე ლიანდაგების მოწყობა დაგეგმილია თანამედროვე ტექნოლოგიების გამოყენებით, კერძოდ: მოწყობა ერთიანი რელსი, გადაბმის ადგილების ლაზერული შედუღებით, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს ხმაურის გავრცელების დონეებს.

გზშ-ის ანგარიშს თან ერთვის საქმიანობის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, გარემოზე მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედებების შემარბილებელი ღონისძიებები, ავარიული სიტუაციების რეაგირების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის მიზნით დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, 2020 წლის 8 იანვარს ხარაგაულის მუნიციპალიტეტის მერიის და ზესტაფონის მუნიციპალიტეტის, სოფ. ძირულას ადმინისტრაციული ერთეულის შენობებში გაიმართა აღნიშნული პროექტის საჯარო განხილვები, რომელსაც ესწრებოდნენ სამინისტროს, სს „საქართველოს რკინიგზის“ და შპს „გამა კონსალტინგის“ წარმომადგენლები, ასევე სოფ. ძირულას და ხარაგაულის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლები და მოსახლეობა. საჯარო განხილვაზე მოსახლეობის მხრიდან კითხვები დაისვა პროექტის ზემოქმედებას დაქვემდებარებული კერძო საკუთრებების გამოსყიდვის პოლიტიკასთან დაკავშირებით, რომელსაც უპასუხეს სს „საქართველოს რკინიგზას“ წარმომადგენლებმა. კომპანიის წარმომადგენლების განმარტებით, აღნიშნული ცვლილებები არ გულისხმობს ფიზიკურ და ეკონომიკურ განსახლებას.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის მიზნით სამინისტროში დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე საზოგადოების მიერ არ ყოფილა წარმოდგენილი წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით.

აღნიშნული გზმ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის 42-ე მუხლის პირველი ნაწილის და ამავე კოდექსის I დანართის მე-9 პუნქტის საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება სს „საქართველოს რკინიგზას“ თბილისი-მახინჯაურის მთავარი სარკინიგზო მაგისტრალის (ზესტაფონი-ხარაგაულს შორის არსებული მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტში შეტანილ ცვლილებებზე) მოდერნიზაციასა და ექსპლუატაციაზე.
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. სს „საქართველოს რკინიგზამ“ საქმიანობა განახორციელოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილებისა და საკომპენსაციო ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად.
4. სს „საქართველოს რკინიგზამ“ კვარტალში ერთხელ უზრუნველყოს რკინიგზის ექსპლუატაციის პროცესში უახლოეს დასახლებულ პუნქტებთან ხმაურის დონის მონიტორინგის განხორციელება, ხმაურის მაქსიმალური დონეების სიდიდის ინსტრუმენტული გაზომვებით. იმ შემთხვევაში, თუ გამოიკვეთა რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში ხმაურის დონეების დადგენილ ნორმებზე გადაჭარბება, ვიბრაციით გამოწვეული ზემოქმედება ან/და საშიში გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურება, უზრუნველყოს ყველა შესაძლო შემარბილებელი ღონისძიებების განხორციელება;
5. სს „საქართველოს რკინიგზამ“ მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს მაღალი რისკის შემცველ უბნებზე (მეწყერი, ეროზია, ქვათაცვენა, ღვარცოფი) სტაციონარული (ინსტრუმენტული) გეოლოგიური დაკვირვებების წარმოება და საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება;
6. სს „საქართველოს რკინიგზამ“ ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის კოდექსისა და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
7. სს „საქართველოს რკინიგზამ“ სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;
8. სს „საქართველოს რკინიგზამ“ სამუშაოების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
9. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
10. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს სს „საქართველოს რკინიგზას“.

11. ბრძანება ძალაში შევიდეს სს „საქართველოს რკინიგზას“ მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
12. ბრძანების ძალაში შესვლიდან 5 დღის ვადაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ასევე ხარაგაულისა და ზესტაფონის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფებზე;
13. 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.

გიორგი ხანიშვილი

მინისტრის მოვალეობის შემსრულებელი

