

სს „საქართველოს რკინიგზის“ თბილისი-მახინჯაურის მთავარი სარკინიგზო მაგისტრალის მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, მოლითი-ხაშურის სარკინიგზო უბნის, მათ შორის სოფ. ზვარეს მიმდებარედ დაგეგმილი კმ 20+760-23+060 საპროექტო ცვლილების სკოპინგის ანგარიშის დაზუსტების მიზნით, გიგზავნით დამატებით ინფორმაციას მნიშვნელოვან საკითხებთან დაკავშირებით, კერძოდ:

1. მოდერნიზაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშების ისტორია, პროექტში განხორციელებული ცვლილებების აღწერა და სამომავლოდ ჩასატარებელი სამშენებლო სამუშაოების მიმოხილვა;
2. დაგეგმილი საქმიანობის შედეგად მოსალოდნელი ზეგავლენა „ბორჯომი-ხარაგაული 2“-ის ზურმუხტის ქსელის საიტზე;
3. „ზვარეს“ მინერალურ წყალზე მოდერნიზაციის პროექტის ზემოქმედების რისკი.

## სარჩევი

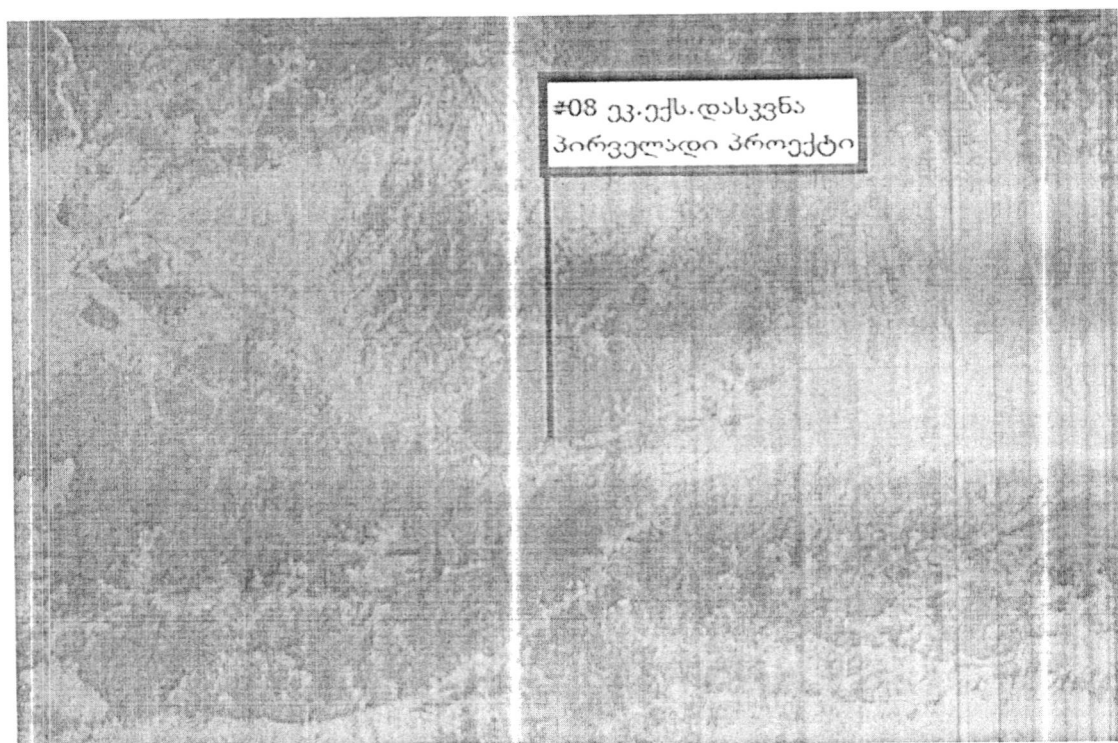
1. მოდერნიზაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშების და შესაბამისი ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნების/გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების ისტორია, პროექტში განხორციელებული ცვლილებების აღწერა და სამომავლოდ ჩასატარებელი სამშენებლო სამუშაოების მიმოხილვა.....	3
1.1 რას ითვალისწინებდა 2011 წლის 10 ივლისის №08 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა.....	3
1.2 რას ითვალისწინებდა 2014 წლის 5 მარტის №11 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა.....	7
1.3 რას ითვალისწინებდა 2014 წლის 29 ოქტომბრის №54 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა.....	9
1.4 რას ითვალისწინებდა 2018 წლის 29 ნოემბრის №2-192 გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება.....	11
1.5 რას გულისხმობდა საქართველოს მთავრობის 2015 წლის 3 ივლისის #1404 დადგენილება.....	14
1.6 დასკვნა.....	17
2. მოდერნიზაციის პროექტის მოსალოდნელი ზეგავლენა „ბორჯომი-ხარაგაული 2“-ის ზურმუხტის ქსელის საიტზე.....	18
3. „ზვარეს“ მინერალური წყლის ჭაბურღილებზე მოდერნიზაციის პროექტის ზემოქმედების რისკი.....	20
3.2 ისტორიული მიმოხილვა.....	20

1. მოდერნიზაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშების და შესაბამისი ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნების/გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების ისტორია, პროექტში განხორციელებული ცვლილებების აღწერა და სამომავლოდ ჩასატარებელი სამშენებლო სამუშაოების მიმოხილვა.

1.1 რას ითვალისწინებდა 2011 წლის 10 ივლისის №08 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა

სს „საქართველოს რკინიგზის“ სახელზე 2011 წლის 10 ივლისს გაიცა №08 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (იხ.სურათი №1.1).

სურათი. №1.1 სურათზე მონიშნულია ის უბნები, რომლებზეც გაიცა 2011 წლის 10 ივლისის №08 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა



ზემოხსენებული ნებართვის თანახმად, რკინიგზის მიერ უნდა განხორციელებულიყო „თბილისი-ბათუმი“-ს მაგისტრალური სარკინიგზო ხაზის „ხაშური-ხარაგაული-ზესტაფონი“-ს მოდერნიზაცია.

სამინისტროში წარდგენილი დოკუმენტის თანახმად, არსებულ (კმ 2320-კმ 2343) 23 კმ-იან უბანზე დაიგეგმა არანაკლებ 400 მ. რადიუსის მრუდების გამოყენებით 4 ძირითადი მონაკვეთის რეკონსტრუქცია. სარეკონსტრუქციო სამუშაოები ითვალისწინებდა არსებული ერთლიანდაგიანი რკინიგზის გადაკეთებას ორლიანდაგიან რკინიგზად; 3 ორზოლიანი გვირაბის აგებას საერთო სიგრძით - 2665 მ და სადგურ ძირულას რეკონსტრუქციას.

- აღნიშნულიდან დღეის მდგომარეობით სამშენებლო სამუშაოები კმ 2320 - კმ 2329 მონაკვეთზე დასრულებულია, ხოლო კმ 2330 - კმ 2343 მონაკვეთზე, ანუ ძირულა-შორაპანის უბანზე ჯერ კიდევ მიმდინარეობს მშენებლობა. ზემოთ აღნიშნული გზა-თი გათვალისწინებული სამი ორზოლიანი გვირაბი აშენებულია, თუმცა მათი ჯამური სიგრძე არა 2665 მ, არამედ 2930 მ-ია, კერძოდ მე-11 გვირაბი - 860 მ, მე-12 გვირაბი 1095 მ და მე-9 გვირაბი 975 მ სიგრძისაა. აღნიშნულ გვირაბებში მიმდინარეობს შიდა მოპირკეთების სამუშაოები.

2011 წელს წარდგენილ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით წარდგენილ მონაკვეთზე გათვალისწინებული იყო სხვადასხვა ხელოვნური ნაგებობების: მილების, სარკინიგზო და საგზაო ხიდების, ახალი ორლიანდაგიანი რკინა-ბეტონის ხიდების მშენებლობა მდ.ძირულაზე, მდ.ჩხერიმელაზე, მდ. ლეღვანაზე, ზვარეზე, ბჟოლოსხევეზე და სხვ.

ხარაგაული-ხაშურის მონაკვეთზე გათვალისწინებული იყო 16 რკინა-ბეტონის ორლიანდაგიანი რკინიგზის ხიდის მშენებლობა, საყრდენი, სარეგულაციო და ფერდობების დამცავი კედლების და აკვედუკების, გზაგამტარების და სხვა მცირე ხელოვნური ნაგებობების მშენებლობა.

საპროექტო რკინიგზის ხაზის ელექტროფიცირებისთვის გათვალისწინებული იყო ახალი წვეის ქვესადგურის „ქვიშხეთი“-ის მშენებლობა და ხაშურის 220 კვ-იან ქვესადგურთან მისაერთებლად 200 მეტრის სიგრძის ელექტროგადამცემი ხაზის მშენებლობა.

პროექტის შესაბამისად გათვალისწინებული იყო სადგურ „მოლითის“ ინფრასტრუქტურის სარეკონსტრუქციო სამუშაოები.

შერჩეული ვარიანტის მიხედვით ტრასა იწყებოდა სადგურ ხარაგაულის სამგზავრო შენობის ღერძიდან და საბოლოოდ უერთდებოდა არსებულ ხარაგაული-ხაშურის რკინიგზას. ტრასის საერთო სიგრძე 38.3 კმ.



ტრასა გაივლიდა სოფ.სადანძილეს, ზედუბანს, დიდვაკის მიმდებარე ტერიტორიას, ხოლო სოფ. ბაბში არსებულ მეწყერს გაუვლიდა ქვემოდან ახალი გვირაბის საშუალებით. ამ უბანზე რკინიგზის ტრასა სხვადასხვა სიმაღლის სახიდე გადასასვლელებით გადაკვეთდა მდ.ჩხერიმელას, ლეღვანს, ზუოლისხევს, ვახანს, ბლისხევს და ნინუსისწყალს.

ხარაგაული-ხაშურის მონაკვეთზე გათვალისწინებული იყო 5 ორსავალზოლიანი გვირაბის მშენებლობა, საერთო სიგრძით 4025 მ. და ერთი ერთსავალზოლიანი დიდი 8350 მ. სიგრძის საუღელტეხილო გვირაბის მშენებლობა.

პროექტის მიხედვით დიდი საუღელტეხილო გვირაბის დასავლეთ პორტალი განისაზღვრა სოფელ ზვარეს ტერიტორიაზე, ხოლო აღმოსავლეთ პორტალი განთავსებული იყო ხაშურის რაიონის სოფ.ქვიშხეთის ტერიტორიაზე. შემდგომ ტრასა სადგურ ქვიშხეთამდე გაიკლიდა დაუსახლებელ ტერიტორიებს და გადაკვეთდა რამოდენიმე სარწყავ არხს და არსებულ რკინიგზას უერთდებოდა სადგურ ხაშურის მახლობლად, კმ 2382-ში.

ახალ ტრასაზე გათვალისწინებული იყო ორი სარკინიგზო სადგურის მშენებლობა-სადგურები მოლითი 2 და ქვიშხეთი.

წარმოდგენილი დოკუმენტით გათვალისწინებული დიდი გვირაბი, სიგრძით 8350 მ (საიდანაც დაახლოებით 3500 მ გადის ბორჯომი-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიის ქვეშ) იქნებოდა ერთლიანდაგიანი, შემდგომში მისი ორლიანდაგიან გვირაბად გადაკეთების პერსპექტივით. სულ ზესტაფონი-ხაშურის მონაკვეთზე გვირაბების საერთო სიგრძე უნდა ყოფილიყო 15 440 მ.

- გაცნობებთ, რომ 2011 წლის გზშ-თი დაგეგმილი მიღების, სარკინიგზო და საგზაო ხიდების, ახალი ორლიანდაგიანი რკინა-ბეტონის ხიდების მშენებლობები მდ. ძირულაზე, ჩხერიმელაზე, ლეღვანაზე, ზვარესა და ზუოლოსხევზე არ განხორციელებულა, რადგანაც ხსენებული მდინარეები მოქცეულია მოლითი-ხარაგაულის მონაკვეთზე. მოლითი-ხარაგაულის მონაკვეთი საქართველოს მთავრობის №1404 დადგენილებით მთლიანად ამოღებულია საპროექტო არეალიდან.

სხვა დანარჩენი ნაგებობები, რომლებსაც პირველადი გზშ ითვალისწინებდა, არსებული მდგომარეობით ძირითადად აშენებულია და მიმდინარეობს რკინიგზასა და ქვეკონტრაქტორს შორის მიღება-ჩაბარების აქტების გაფორმება.

პირველი გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშით გათვალისწინებული იყო 16 რკინა-ბეტონის ორლიანდაგიანი რკინიგზის ხიდის მშენებლობა, მოცემულ რეალობაში კი

აშენებულია 3 და იგეგმება ახალი 3 სარკინიგზო ხიდის მშენებლობა კმ 21 - კმ 22-ში, რომელიც საჭირო გახდა ზვარეს ვარიაციის სრულყოფილად განხორციელების მიზნით. წინამდებარე გზშ-ში ასევე წარმოდგენილი იყო სარკინიგზო ხაზის განთავსების ოთხი ალტერნატიული ვარიანტი, რომლიდანაც, როგორც 2011 წლის 10 ივლისის №08 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნაშია მოცემული, კომპანიამ უპირატესობა მიანიჭა I ალტერნატიული ვარიანტს.

უნდა აღინიშნოს, რომ ამ უკანასკნელზე გაცემულია №11 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (05.03.2014 წ. ე.წ. „მარყუჟის“ მონაკვეთი) და ეს მონაკვეთი ძირითადად დასრულებულია.

2011 წლის ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის ფარგლებში ტრასა უნდა დაწყებულიყო სადგურ ხარაგაულის სამგზავრო შენობის ღერძიდან და კმ 38+628,59-თან უნდა მიერთებოდა არსებულ ხარაგაული-ხაშურის რკინიგზას. ამასთან დაკავშირებით კიდევ უნდა აღინიშნოს, რომ 2011 წლის გზშ-ში საუბარია ხაშური-მოლითი-ხარაგაულის უბანზე და რომ მოლითი-ხარაგაულის უბანი მთლიანად ამოვარდა საპროექტო არეალიდან, შესაბამისად აღნიშნულ მონაკვეთზე სამშენებლო სამუშაოები არც დაწყებულა და არც უახლოეს მომავალში იგეგმება.

ასევე პირველადი პროექტით გათვალისწინებული იყო 10 სარკინიგზო გვირაბის მშენებლობა და რეალურად აშენდა 6 გვირაბი. აქედან 3 მოლითი-ხაშურის უბანზე: მე-9, მე-8 და მე-7 გვირაბები.

მე-9 გვირაბი - ორი ცალკეული ერთლიანდაგიანი მიმართულება, სიგრძე 8300 მ, სოფ.ქვიშხეთი-სოფ.ზვარე - დასრულებულია სამშენებლო სამუშაოები, მიმდინარეობს შიდა მოპირკეთება;

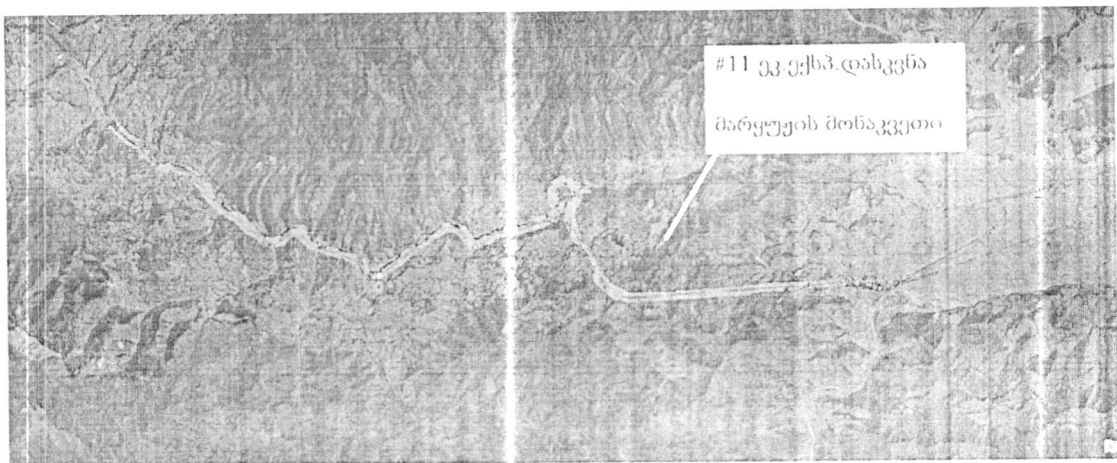
მე-8 გვირაბი -ერთიანი ორლიანდაგიანი გვირაბი, სოფ.ჩრდილის და ბეჟათუბნის ტერიტორია, სიგრძე 1130 მ - დასრულებულია;

მე-7 გვირაბი - ერთიანი ორლიანდაგიანი გვირაბი, სოფ.ბეჟათუბნისა და ანეულას ტერიტორია, სიგრძე - 2150 მ - დასრულებულია.

1.2 რას ითვალისწინებდა 2014 წლის 5 მ. რტის №11 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა

სს „საქართველოს რკინიგზის“ სახელზე 2014 წლის 5 მარტს გაიცა №11 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (იხ.სურათი№1.2)

სურათი. №1.2 სურათზე მოცემულია უბნები, რომლებზეც გაცემულია 2014 წლის 5 მარტის №11 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა



ზემოაღნიშნული დასკვნა წარმოადგენდა 2011 წლის 10 ივლისის №08 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების შემდგომ, პროექტით გათვალისწინებული სამშენებლო მონაკვეთების ცვლილების განსახორციელებელ ნებართვას. გამომდინარე პროექტის მასშტაბებიდან, მოდერნიზაციის პროექტმა არაერთხელ განიცადა ცვლილება.

ეს საპროექტო ცვლილება მოიცავდა „მოლითი-ზვარეს“ მონაკვეთის ვარიაციას. ანგარიშის თანახმად საპროექტო ცვლილება განპირობებული იყო სარკინიგზო მაგისტრალის მე-9 გვირაბის დასავლეთი პორტალის ნიშნულის ცვლილებით (პორტალის ნიშნულმა აიწია 3,5 მ-ით) და საპროექტო გადაწყვეტილების ტექნიკური უსაფრთხოების მაღალი რისკებით.

საპროექტო ცვლილების თანახმად, სამი (მე-6, მე-7 და მე-8) გვირაბის ნაცვლად დაიგეგმა ორი (მე-7 და მე-8) გვირაბის მშენებლობა. მე-6 გვირაბის ნაცვლად, რომელიც გაივლიდა სოფ.ნებოძირის მჭიდროდ დასახლებული უბნის ქვეშ, საპროექტო ხაზი გაივლის მიწის ზედაპირზე, ხოლო მე-7 და მე-8 გვირაბების მარშრუტები მნიშვნელოვნად შეიცვალა, თავდაპირველ პროექტთან შედარებით.

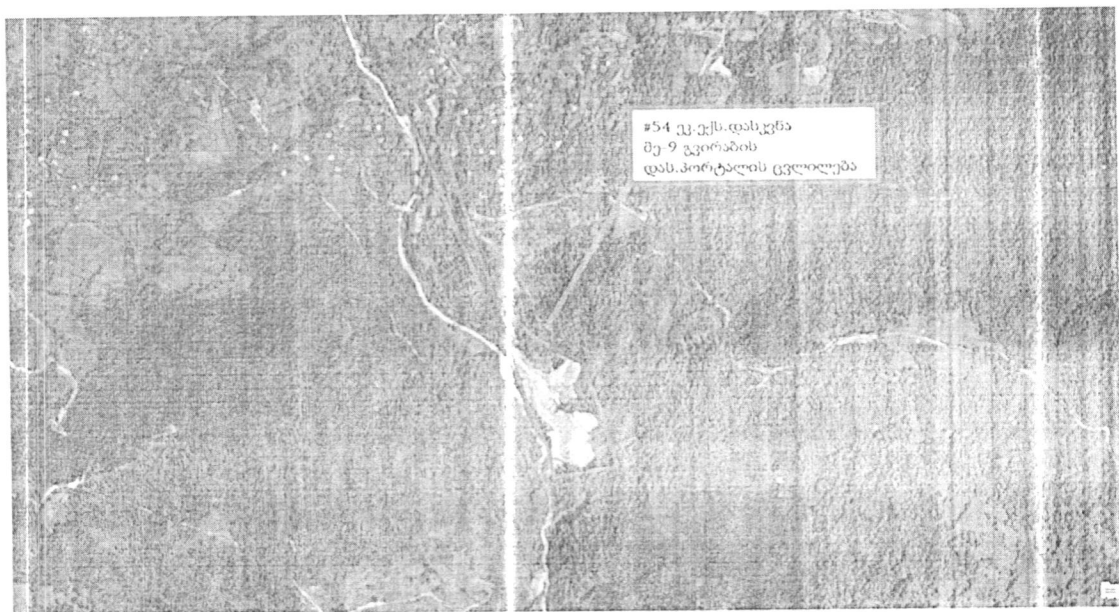
აღნიშნული დასკვნის ფარგლებში სარკინიგზო ხაზი გაივლიდა სოფ.ნებოძირის ტერიტორიაზე ზედაპირულად და შემდგომ სარკინიგზო ხაზის ხიდით გადაკვეთდა მდ.ბლიხევის და გაგრძელდებოდა მე-7 გვირაბით. მე-7 გვირაბის შესასვლელი პორტალი მოეწყობოდა მდ.ბლიხევის და მდ.ჩხერიმელასთან შესართავიდან 200 მ-ით ზემოთ. ამავდროულად მე-7 გვირაბის გამოსასვლელი პორტალი მოეწყობოდა 12 მ-ით დაბალ ნიშნულზე პირველად ვარანტთან შედარებით. მდ.ჩხერიმელაზე ასევე დაიგეგმა მე-7 და მე-8 გვირაბების დამაკავშირებელი ხიდის მოწყობა. მე-8 გვირაბის შესასვლელის ადგილმდებარეობა არ შეიცვლებოდა, შეიცვლებოდა მხოლოდ პორტალის ნიშნული (მოეწყობოდა უფრო დაბალ ნიშნულზე), სიგრძე და გამოსასვლელი პორტალის ადგილმდებარეობა. როგორც ანგარიშში გახლდათ აღნიშნული, საპროექტო ცვლილებებიცაა გათვალისწინებული სარკინიგზო ხაზი სოფ. ნებოძირის ტერიტორიაზე გადაკვეთდა ხარაგაული-ხაშურის საავტომობილო მაგისტრალს და შესაბამისად საჭირო იქნებოდა გზაგამტარის მოწყობა. გზაგამტარისთვის დაგეგმილი იყო მდ.ბლიხევიზე გათვალისწინებული ხიდის გამოყენება, რომლის ქვეშაც გაივლიდა საავტომობილო გზა და დამატებითი საინჟინრო ნაგებობების მოწყობა საჭირო არ იქნებოდა.

- 2014 წლის 5 მარტს გაცემული №11 ეკოლოგიური ექსპერტიზის ფარგლებში დაგეგმილი სამუშაოების 95 % შესრულებულია, წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით შეიცვლება მე-7 გვირაბის დასავლეთ პორტალის არეალი, კერძოდ, მაგისტრალური გზა გაივლის არა ხიდის ქვეშ, არამედ მე-7 გვირაბის დასავლეთ პორტალის თავზე, ხოლო ადგილობრივი მნიშვნელობის გზა გაივლის ხიდის ქვეშ. გამომდინარე იქიდან, რომ მე-7 გვირაბის დასავლეთ პორტალის ნიშნულმა დაიწია ქვემოთ, მდ.ბლიხევიც მოექცა მე-7 გვირაბის თავზე.

### 1.3 რას ითვალისწინებდა 2014 წლის 29 ოქტომბრის №54 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა

სს „საქართველოს რკინიგზის“ სახელზე 2014 წლის 29 ოქტომბერს გაიცა №54 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (იხ.სურათი№1.3)

სურათი.№1.3 სურათზე მოცემულია უბნები, რომლებზეც გაცემულია 2014 წლის 29 ოქტომბრის №54 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა



აღნიშნული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით შეიცვალა სამშენებლო სამუშაოების მოცულობები, გვირაბის პორტალის კოორდინატები და შესაბამისად მაგისტრალის ნიშნულები, რამაც გამოიწვია სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პირობების შეცვლა.

ზემოაღნიშნულ პროექტში შეტანილი ცვლილებები წარმოდგენილ იქნა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით. №54 ეკოლოგიური დასკვნის მიღების საჭიროება განაპირობა მე-9 გვირაბის დასავლეთი პორტალისა და სოფ. ზვარეს შორის მონაკვეთზე დეტალური პროექტის დამუშავების პროცესში გამოვლენილმა ხარვეზებმა, რომლებიც უპირატესად დაკავშირებული იყო სარკინიგზო ხაზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ტექნიკური უსაფრთხოების საკითხებთან.

მშენებელმა კონტრაქტორმა თვითნებურად შეიტანა ცვლილებები თავდაპირველ პროექტში, კერძოდ, თვითნებურად შეცვალა პროექტის პარამეტრები (დიდი გვირაბის დასავლეთ პორტალის მდებარეობა).

ამ ცვლილებების გამო კმ 23+155-დან კმ 23+400-მდე მონაკვეთზე, სარკინიგზო ხაზი დაახლოებით 100 მ სიგრძეზე მოექცა მდ.ზვარულას კალაპოტში და საჭირო გახდა კალაპოტის გაღრმავება ან შეცვლა, რაც გარემოზე მნიშვნელოვან უარყოფით ზეგავლენას იქონიებდა. პროექტი ითვალისწინებდა მე-9 გვირაბთან მისასვლელი, 300 მეტრიანი მონაკვეთის ორივე მხარეს წყალამრიდი ბეტონის კიუვეტების მოწყობას, რომლებიც გაატარებდა დაბინძურებულ წყლებს და მდ.ზვარულაში ჩაშვებამდე უზრუნველყოფდა მათ გაწმენდას, გამწმენდი ნაგებობის (ორკამერიანი სალექარი) საშუალებით. გარდა ამისა, სარკინიგზო მაგისტრალის აღნიშნული მონაკვეთის პერიმეტრზე გათვალისწინებული იყო ყრილის მოწყობა, ხოლო №30 ჭაბურღილის პერიმეტრზე - დამცავი კედლისა, რომელიც დაშორებული იქნებოდა ჭაბურღილიდან 15 მეტრით. გზშ-ს თანახმად ეს ღონისძიებები ნაწილობრივ შეამცირებდა მოქმედ №30 ჭაბურღილზე ზემოქმედების რისკს.

საპროექტო ცვლილებების მიხედვით, აუცილებელი იყო მდ.ზვარულას მარჯვენა ნაპირის ფერდობების ჩამოჭრა, რომელიც საჭიროებდა გამაგრებითი სამუშაოების შესრულებას. ფერდობების გამაგრებისათვის გათვალისწინებული იყო შურფების გაყვანა, რომელიც შეივსებოდა ბეტონის ხსნარით და მოეწყობა ე.წ. გეობადე.

-მე-9 გვირაბის დასავლეთი პორტალის პროექტში შეტანილი ცვლილებების „გარემოზე ზემოქმედების შეფასების“ ანგარიშში დეტალურად არის აღწერილი თუ როგორ შეიტანა თვითნებურად ცვლილებები პროექტში რკინიგზის კონტრაქტორმა და რომ ამ პროექტის თანახმად სარკინიგზო ლიანდაგი ხვდებოდა „ზვარეს“ მინერალური წყლის №30 ჭაბურღილის სანიტარული დაცვის ზონაში და რკინიგზას ჭირდებოდა ლიცენზიანტის თანხმობა აღნიშნულის განსახორციელებლად.

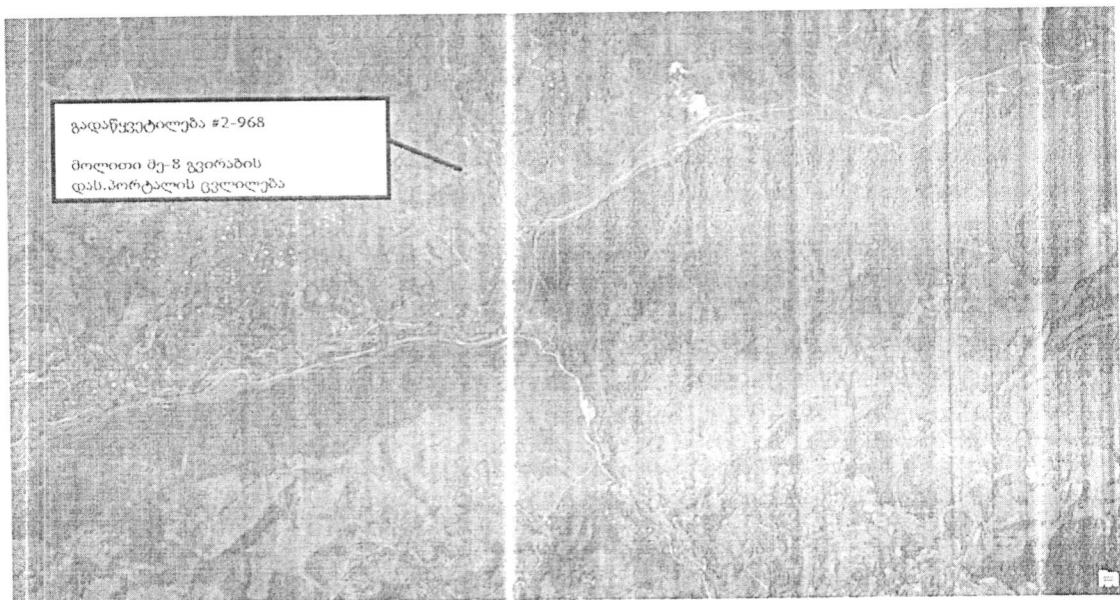
ამავდროულად, ზვარეში დამრული მეწყრული სხეულიდან გამომდინარე, კიდევ ერთხელ დადგა პროექტის ცვლილების საჭიროება და წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ხაზი გადაინაცვლებს მდინარე ზვარულას მეორე ნაპირზე (რათა თავიდან ავიცილოთ მეწყერთან ახლოს გავლის რისკები).

აღნიშნულ ცვლილებასთან ერთად გადაწყვეტილია საპროექტო ხაზი დაშორდეს ჭაბურღილის პირველ სანიტარულ დაცვის ზონას და ახალი ვარიაციით სალინდაგო ტრასა გაივლის ჭაბურღილიდან 17 მეტრში, ანუ მეორე სანიტარულ დაცვის ზონაში.

1.4 რას ითვალისწინებდა 2018 წლის 29 ნოემბრის №2-192 გარემოსდაცვითი  
გადაწყვეტილება

სს „საქართველოს რკინიგზის“ სახელაზე 2018 წლის 29 ნოემბერს გაიცა №2-192  
გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება (იხ.სურათი№1.4)

სურათი. №1.4 სურათზე მოცემულია უბნები, რომლებზეც გაცემულია 2018 წლის 29 ნოემბრის №2-192  
გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება



ზემოხსენებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, 2018 წლის 11  
ივნისს №7377 წერილით სს „საქართველოს რკინიგზამ“ მიმართა სამინისტროს  
სკოპინგის ანგარიშით სოფ.მოლითსა და მე-8 გვირაბის დასავლეთი პორტალს მორის  
არსებული მონაკვეთის პროექტში შეტანილი ცვლილებების განხორციელების  
მიზნით.

საპროექტო ცვლილების საწყის წერტილად განისაზღვრა, სადგურ „მოლითიდან“  
დასავლეთის მიმართულებით, დაახლოებით 250-300 მ-ის დაცილებით ტერიტორია  
(სადაც არსებული მრუდის შემცირების მიზნით დაიგეგმა ფერდობის ჩანოჭრა).  
სოფ.ნებოძირის ჩრდილოეთით დაიკეგმა მე-7 გვირაბის დასავლეთი პორტალის  
მოწყობა, რომელიც განთავსდა მდ.ჩხერიმელას მარჯვენა სანაპიროზე.



საპროექტო ცვლილებების მიხედვით გაიზარდა მე-7 გვირაბის სიგრძე (ნაცვლად დაგეგმილი 1095 მ-სა გვირაბის სიგრძე შეადგენს 2190 მ), შესაბამისად გაიზარდა ე.წ. „მარყუჟის“ მონაკვეთის რადიუსიც.

იმ დროისთვის წარდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით დადგინდა, რომ აღნიშნული ხაზი კლასიფიცირდებოდა როგორც პირველი კლასის სარკინიგზო ხაზი, რომელიც გათვალისწინებული იყო როგორც სამგზავრო ასევე სატვირთო სატრანსპორტო მოძრაობისათვის, საანგარიშო სიჩქარით - 80 კმ/სთ. არსებული მრუდის შემცირების მიზნით მოხდა მე-7 გვირაბის დაგრძელება. საპროექტო სარკინიგზო ხაზი პარალელურად მიუყვებოდა არსებულ დერეფანს, სადაც დაგეგმილი იყო ვაკისის ამაღლება და დაახლოებით 900 მეტრის შემდეგ რკინაბეტონის კონსტრუქციის ხიდით გადაკვეთდა მდ.ჩხერიმელას. მდინარის გადაკვეთასთან დაგეგმილი იყო საყრდენი კედლის მოწყობა.

სოფ.ნებოძირის ტერიტორიაზე ახალი სარკინიგზო ხაზი გადაკვეთდა შიდა სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზას (ხარაგაული-ჩუმათელეთი), სადაც დაგეგმილი იყო გზაგამტარის მშენებლობა. სოფ.ნებოძირის (სოფ.ანეულა) ტერიტორიაზე სარკინიგზო ხაზი გაიღლიდა საცხოვრებელი ზონის ფარგლებს, სადაც დაგეგმილი იყო რამდენიმე საცხოვრებელი სახლის და საკარმიდამო ნაკვეთების შესყიდვა, ხოლო სარკინიგზო ხაზის და საცხოვრებელ ზონას შორის ხმაურდამცავი ნაგებობების მოწყობა. უახლოესი საცხოვრებელი სახლიდან საპროექტო მაგისტრალი დაცილებული იქნებოდა 60-70 მ-ით.

დაგეგმილი საქმიანობის მიხედვით განსახილველ მონაკვეთზე იგეგმებოდა 2 ხიდის მშენებლობა, პირველი სადგური მოლითიდან დაახლოებით 1200 მეტრში, მოეწყობოდა 83.7 მ სიგრძის ხიდი. რომლის საშუალებითაც, მოხდებოდა მე-7 გვირაბის დასავლეთ პორტალთან დაკავშირება, ხოლო აღნიშნული გვირაბის დასრულების შემდგომ ლიანდაგი კლავ გადაკვეთდა 111,4 მ სიგრძის ხიდს, შევიდოდა მე-8 გვირაბის დასავლეთ პორტალში და გზას განაგრძობდა სოფელი ზვარეს მიმართულებით.

მე-8 გვირაბის შესასვლელი პორტალის ნიშნულები, კონსტრუქციული გადაწყვეტები და პარამეტრები არ იცვლებოდა და რჩებოდა არსებული პროექტის ფარგლებში.

იმ დროისათვის წარდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად საპროექტო ცვლილებების შედეგად დაახლოებით 50%-ით მცირდებოდა მოსაჭრელი მიწის ფართობი, რადგან მნიშვნელოვნად მცირდებოდა გვირაბის შესასვლელ პორტალთან ჩამოსაჭრელი

ფერდობის ფართობი და შესაბამისად ეს იწვევდა მცენარეულ საფარზე შესაძლო ზემოქმედების მნიშვნელოვან შემცირებას.

- „სარკინიგზო მაგისტრალის სადგურ „მოლითი“-მე-8 გვირაბის დასავლეთ პორტალს შორის მოქცეული მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტში შეტანილი ცვლილებების გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით გათვალისწინებული სამუშაოების მნიშვნელოვანი ნაწილი შესრულებულია:

სოფ.ნებოძირის ჩრდილოეთით, მე-7 გვირაბის დასავლეთი პორტალის მოწყობა, მე-7 გვირაბის სიგრძის გაზრდა 2190 მ-მდე, 2 ხიდის მშენებლობა, 83,7 და 111,4 მ სიგრძის დასრულებულია.

ზემოხსენებული გზშ-თი გათვალისწინებული სამშენებლო სამუშაოები არ დაწყებულა სოფ.ანულაში, გამომდინარე იქიდან, რომ სს „საქართველოს რკინიგზას“ ჯერ-ჯერობით არ აქვს დასრულებული საკარმიდამო ნაკვეთების კაპიტალში შემოტანის პროცესი (გამოსყიდვები).

ასევე ზემოხსენებული გადაწყვეტილების თანახმად დაგეგმილი იყო სადგურ „მოლითის“ სადგურის შენობის დენონტაჟი, მაგრამ, საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს გენერალური დირექტორის 2017 წლის 1 მაისის №2/44 ბრძანებით მოლითის რკინიგზის სადგური შევიდა კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლების სიაში.

შედეგად, კონტრაქტორის მიერ მოქმადდა ახალი საპროექტო გადაწყვეტილება რომლის მიხედვითაც, საპროექტო ხაზი ინაცვლებს მდინარე ჩხერიმელას კალაპოტის სიახლოვეში, ნარჩუნდება სადგურ მოლითის შენობა და სადგურთან არსებული მთის ფერდის ექსკავაციის ნაცვლად ხდება მასზე მცირედი ზემოქმედება.

ალტერნატიული გადაწყვეტილებით, ახალი სარკინიგზო ხაზი განთავსდება მიწაყრილზე, რომლის საპროექტო სიმაღლეც (სადგურის შენობის მიმდებარე ტერიტორიაზე) შეადგენს 6 მეტრს და დაშორებულია მისგან დაახლოებით 3 მეტრის მოშორებით. მიწის ვაკის შენობისგან გამოყოფს შემაკავებელი კედელი, რომლის სიმაღლეც შეადგენს 7 მეტრს. არსებულ სადგურის შენობასთან მოხვედრა შესაძლებელი გახდება საპროექტო საქვეითო გასავლელის საშუალებით.

აღნიშნული გადაწყვეტილების შესახებ იმსჯელა რკინიგზის საკონსულტაციო საბჭომ 2019 წლის 03 მაისს და ერთმნიშვნელოვნად დაუჭირა მხარი შემოთავაზებული ცვლილების პროექტს.

1.5 რას გულისხმობდა საქართველოს ითავრობის 2015 წლის 3 ივლისის #1404 დადგენილება

დეტალური სამშენებლო პროექტის მომზადების პროცესში მშენებელი და ზედამხედველი კომპანიების მიერ, თავდაპირველ პროექტში გამოვლენილი იქნა პრობლემური სამშენებლო მონაკვეთე აი, კერძოდ:

- ხაშური-მოლითის გადასარბენზე ქვიშხეთი-ზვარეს დამაკავშირებელი სარკინიგზო უბანი პირველადი პროექტით წარმოდგენდა ორლიანდაგიან უბანს გარდა 8 325 მ სიგრძის გვირაბისა, რომელიც თავიდან დაპროექტდა როგორც ერთლიანდაგიანი. მის პარალელურად დაგეგმილი იყო 3 მ. დიამეტრის ტექნიკური გვირაბის მოწყობა, რომელიც მომავალში უნდა გადაკეთებულიყო მეორე გვირაბად.  
საპროექტო სარკინიგზო მაგისტრალზე ერთლიანდაგიანი გვირაბის არსებობა მნიშვნელოვნად ამცირებდა სარკინიგზო მაგისტრალის გამტარუნარიანობას, კერძოდ - 14.4 მილიონ ტ/წლამდე, ნაცვლად არსებული 27.1 მლნ ტ/წელისა. პროექტში ცვლილებით, კერძოდ მეორე საოპერაციო გვირაბის მშენებლობით მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდებოდა რკინიგზის საუღელტეხილო მონაკვეთის გამტარუნარიანობა და იგი ავტობლოკირების სისტემის გათვალისწინებით წელიწადში 100 მლნ ტონას გადააჭარბებდა;
- მოლითი-ხარაგაულის მონაკვეთზე გამოიკვეთა სამშენებლო და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით მაღალი რისკის მონაკვეთები, მათ შორის:
  - o საპროექტო მაგისტრალი დაახლოებით 14-15 წერტილში იკავებდა მდინარის კალაპოტის ნაწილს, მათ შორის ამცირებდა მდ. ჩხერიმელას კალაპოტს, რაც ზრდიდა გარემოზე უარყოფით ზეგავლენის მასშტაბებს და შესაბამისად გარემოსდაცვით რისკებს;
  - o საპროექტო სარკინიგზო მაგისტრალის დერეფანში ექცეოდა და შესაბამისად დანგრევას ექვემდებარებოდა უამრავი შენობა-ნაგებობა, მათ შორის სკოლის შენობა;
  - o სარკინიგზო მაგისტრალის დერეფანი 8-9 წერტილში კვეთდა ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს, რომლებიც აღდგენას არ ექვემდებარებოდა და ამით მნიშვნელოვანი ზიანი მიადგებოდა ადგილობრივ მოსახლეობას;
  - o ერთ წერტილში საპროექტო მაგისტრალი იკავებდა არსებულ სარკინიგზო მთავარი ხაზს, რაც შექმნიდა სამშენებლო და საქსპლუატაციო რისკებს;

- o ხარაგაული-მოლითის მონაკვეთის პროექტი ითვალისწინებდა 40-დან 110 მ-მდე სიმაღლის დაახლოებით 10 -10 ჭრილის და ყრილის მოწყობას, რომელთა მშენებლობა და ექსპლუატაცია დაკავშირებული იქნებოდა საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარების მაღალ რისკებთან და სხვა.

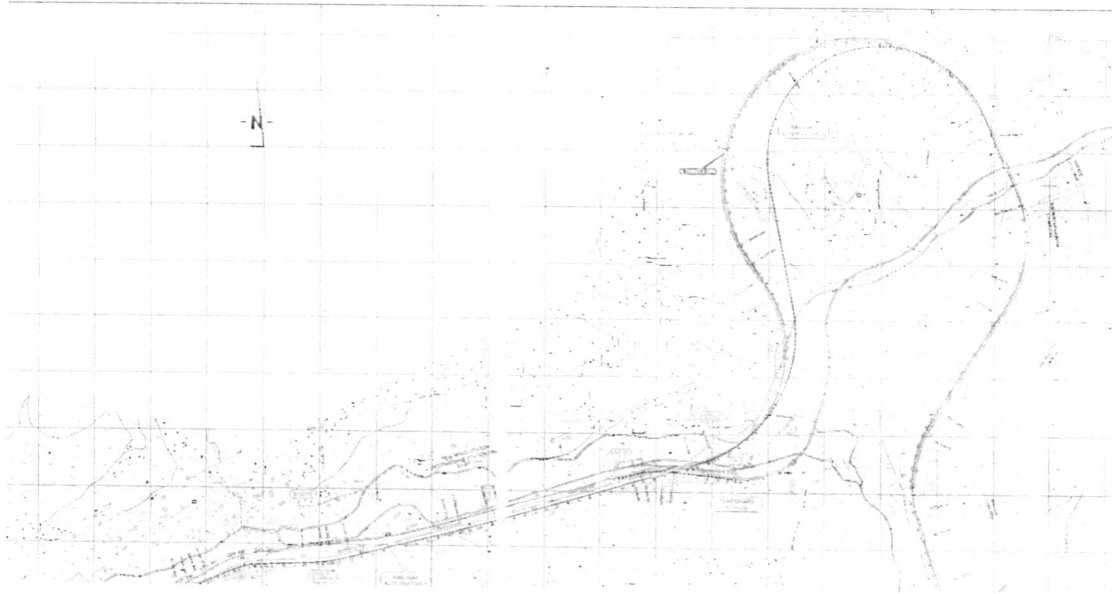
ყოველივე ზემოთ აღნიშნულის გათვალისწინებით, მიღებული იქნა გადაწყვეტილება პროექტში ცვლილებების შეტანის თაობაზე, რომლის მიხედვითაც:

1. ქვიშხეთი-ზვარეს დამაკავშირებელი დამხმარე გვირაბი გადაკეთდა საოპერაციო გვირაბად;
2. მე-9 გვირაბის დასავლეთი პორტალიდან მოლითის სადგურის ჩათვლით დაიგეგმა საპროექტო ცვლილებები, რომლის მიხედვითაც განხორციელდება ე.წ. მარყუჟის მონაკვეთისა (სიფ. ბუჯათუბანი) და სადგურ მოლითის იმგვარი რეკონსტრუქცია, რომელიც უზრუნველყოფს ახალაშენებული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დაერთებას სადგურ მოლითში არსებულ სარკინიგზო ხაზთან, შემდეგი პარამეტრების გათვალისწინებით- ქანობი 18 %-ზე ნაკლები, მრუდის რადიუსი არანაკლებ 400-მეტრისა და სადგურ მოლითის მშენებლობისას მთავარ ხაზზე შეუფერხებელი სამატარებლო მოძრაობის უზრუნველყოფა;
3. მაღალი გარემოსდაცვითი და სოციალური რისკის მქონე ხარაგაული-მოლითის მონაკვეთის სამშენებლო სამუშაოები ამოღებულ იქნა პროექტიდან და ამისათვის გათვალისწინებული ხარჯები მოხმარდა მე-9 გვირაბის მეორე ხაზის მშენებლობას.
4. ხარაგაული-მოლითის მონაკვეთისათვის მომზადდა ახალი საპროექტო გადაწყვეტილება.

საპროექტო ცვლილებების საბოლოო ვარიანტის მიხედვით, მაგისტრალი აწყება სადგურ მოლითიდან, რის შემდეგაც გადადის მდ. ჩხერიმელას მარჯვენა სანაპიროზე, გაივლის ორ (№7 და №8) გვირაბს და შედის მდ. ზვარულას ხეობაში.

აღსანიშნავია, რომ 2014 წელს ე.წ „მარყუჟის უბანზე“ განხორციელებულმა ვარიაციამ, კვლავ განიცადა ძირეული ცვლილება. იმისათვის, რომ თავიდან აცილებულიყო სადგურ მოლითის მიწის ვაკისის მშენებლობით მოსალოდნელი მატარებელთა მოძრაობის შეფერხებები (იგეგმებოდა სულ მცირე 1 თვით მოძრაობის შეჩერება), საჭირო გახდა სარკინიგზო ხაზის სადგურ მოლითში შედარებით დაბალ ნიშნულზე დაერთება. აღნიშნული მიიღწეოდა მხოლოდ მე-7 გვირაბის 2200 მეტრამდე

დაგრძელებით, რაც ბუნებრივად ცვლიდა დასავლეთ პორტალის ჰორიზონტალურ და ვერტიკალურ ნიშნულებს. რაც შეეხება მე-8 გვირაბსა და მე-7 გვირაბთან დამაკავშირებელ ხიდს, მისი პარამეტრები უცვლელად შენარჩუნდა. მდ. ზვარულას ხეობაში სარკინიგზო ხაზი განთავსდა მდინარის მარჯვენა სანაპიროზე, შემდგომ გაივლის სოფ. ზვარეს და №9 გვირაბის საშუალებით ღიხის ქედის სიღრმეში კავლით უკავშირდება სოფ. ქვიშხეთის მიმდებარე ტერიტორიაზე აღმოსავლეთის პორტალს. აღმოსავლეთი პორტალიდან სარკინიგზო ხაზი მიუყვება ხაშური-ბორჯომის რკინიგზის ხაზს, პარალელურად ჩრდილოეთით.



აღნიშნული ვარიანტი მოწონებულ იქნა 2015 წლის 3 ივლისს მთავრობის №1404 განკარგულებით, რომლის საფუძველზეც მომზადდა ახალი გზმ-ს დოკუმენტი და 2018 წლის 29 ნოემბერს №2-968 ბრძანებით გაიცა შესაბამისი გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება სოფ. მოლითიდან - მე-8 გვირაბის დასავლეთ პორტალამდე მოდერნიზაციის პროექტში განხორციელებულ ცვლილებებთან დაკავშირებით.

## 1.6 დასკვნა

„ხაშური-ხარაგაულის“ მონაკვეთი სამშენებლო კუთხით ერთ-ერთი რთული მონაკვეთია, აქედან გამომდინარე სს „საქართველოს რკინიგზა“ არაერთხელ დადგა მოდერნიზაციის პროექტის შეცვლის/დაკორექტირების საჭიროების წინაშე.

აღნიშნული ცვლილებების გამო, სს „საქართველოს რკინიგზის“ სახელზე არსებული და მოქმედი ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნები და გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება ხშირად გადაფარავს ერთმანეთს და ამავდროულად სცდება რეალურ პროექტს.

აღნიშნული პრობლემის აღმოფხვრის მიზნით გადაწყვიტეთ მოგვემზადებინა ახალი სკოპინგის ანგარიში და აღნიშნულზე ნებართვის მოპოვების პარალელურად, გაგვეუქმებინა ძველი მოქმედი ნებართვები.

რეალურად მოდერნიზაციის პროექტის სამუშაოების 95%-ზე მეტი შესრულებულია, ძირითადად მიმდინარეობს გვირაბების შიდა მოპირკეთების სამუშაოები და მიწის ვაკისის მოწყობა რამოდენიმე უბანზე.

გარდა ზემოთ აღნიშნული მიზეზისა, საბოლოო ვარიაციის საჭიროება განპირობებულია 1) ზვარეს მეწყერის გააქტიურებისა და 2) მოლითის სადგურის კულტურულ ძეგლთა სიაში შესვლის მიზეზებით.

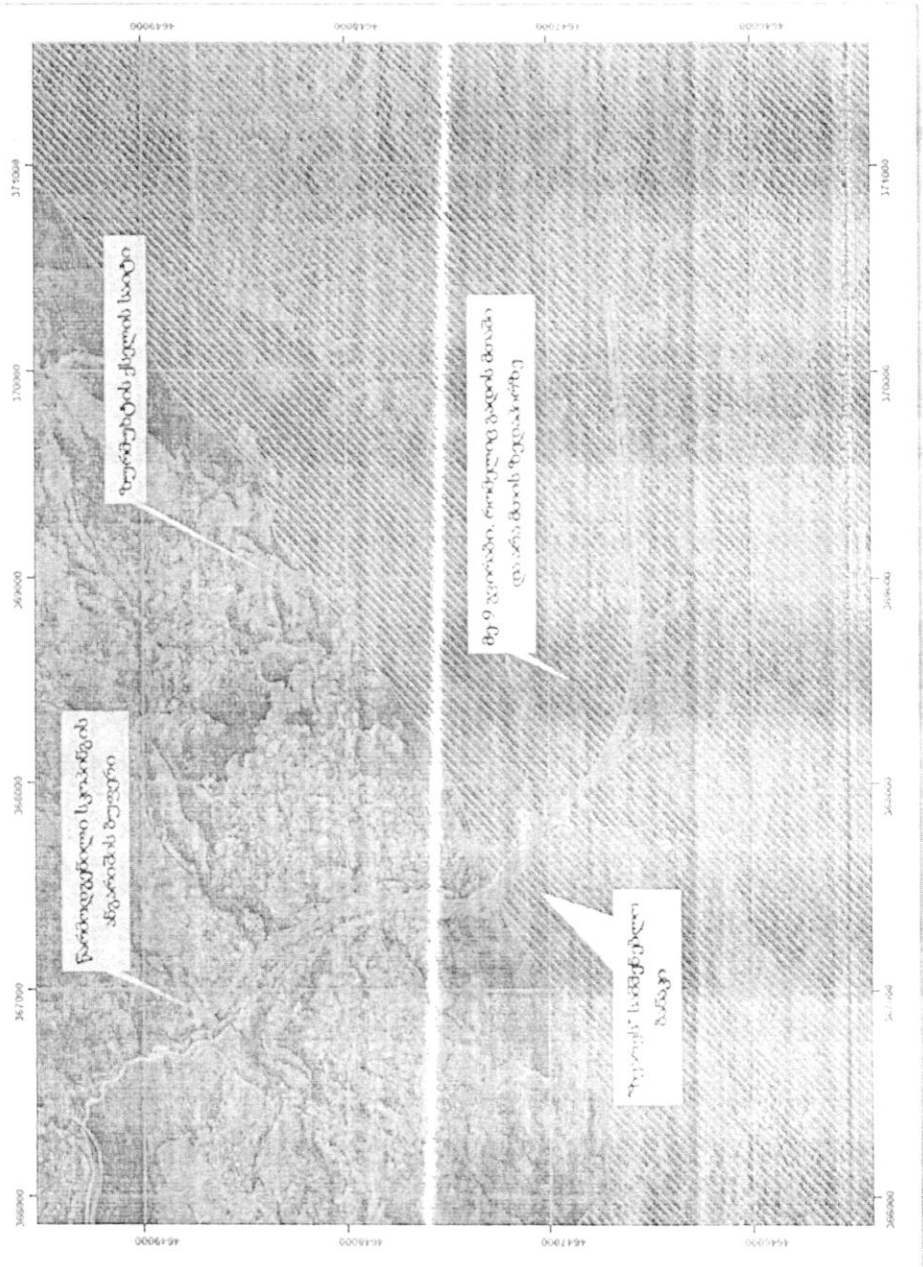
## 2. მოდერნიზაციის პროექტის მისალოდნელი ზეგავლენა „ბორჯომი-ხარაგაული 2“-ის ზურმუხტის ქსელის საიტზე

მოდერნიზაციის პროექტში არსებული ყველაზე გრძელი, მე-9 გვირაბი გადის ბორჯომი-ხარაგაული 2“-ის ზურმუხტის ქსელის საიტზე, თუმცა არ ახდენს მასზე ზემოქმედებას, იქიდან გამომდინარე, რომ გადის მის ქვეშ, როგორც სურათი №2-ზეა წარმოდგენილი. ზურმუხტის ქსელის საიტი იწყება მე-9 გვირაბის აღმოსავლეთ პორტალთან და მთავრდება ე.წ. „ზვარეს“ სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე, რომელიც ემიჯნება მე-9 გვირაბის დასავლეთ პორტალს.

ყოველივე ზემოთქმულიდან გამომდინარე, წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშში აღწერილი და დაგეგმილი სამშენებლო სამუშაოები არ იქონიებს დამატებით ზეგავლენას ზურმუხტის ქსელის საიტზე.



სურათი №2. წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშის ბუფერი და ბორჯომი-ხარაგაული 2-ის ზურმუხტის ქსელის საიტი



### 3. „ზვარეს“ მინერალური წყლის ჭაბურღილებზე მოდერნიზაციის პროექტის ზემოქმედების რისკი

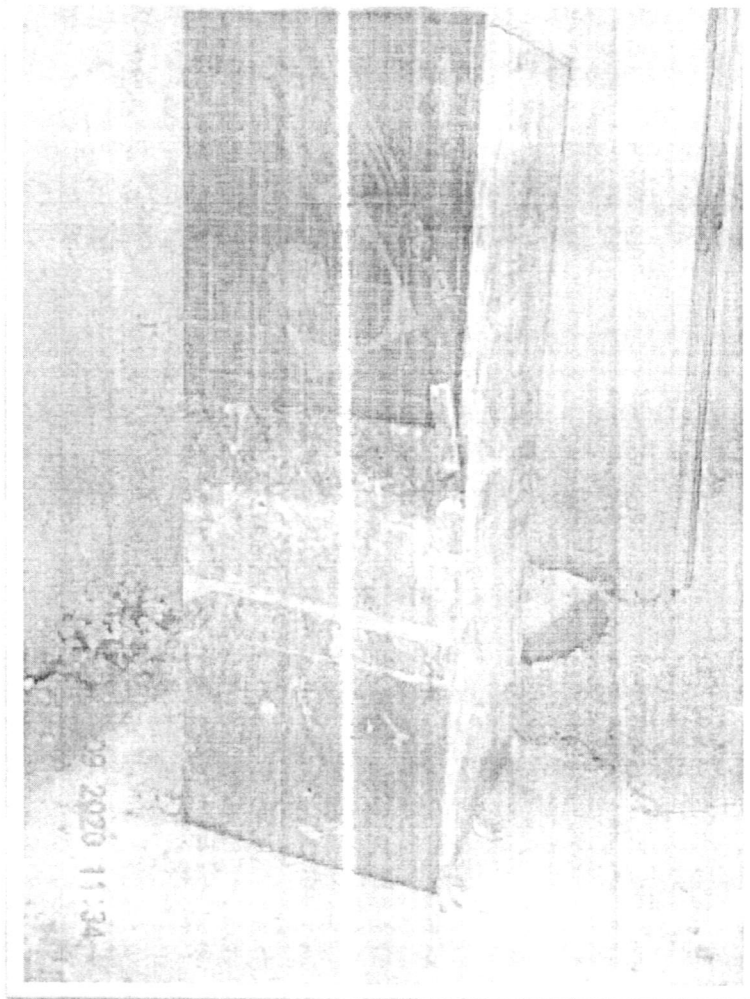
#### 3.2 ისტორიული მემკვიდრეობა

ხარაგაულის მუნიციპალიტეტ, სოფ.ზვარეს ტერიტორიაზე საქართველოს რკინიგზის ქვეკონტრაქტორ კომპანიას გააჩნია ე.წ. „ზვარეს“ სამშენებლო ბანაკი, რომლის ტერიტორიაზეც მდებარეობს „ზვარეს“ მინერალური წყლის ჭაბურღილები: №29, უცნობი-2 და №3-3. აღნიშნული ბანაკის მოწყობა-ექსპლუატაცია შეთანხმებულ იქნა 2014 წლის 29 ოქტომბრის №54-ე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით.

კონკრეტულად №30-ე ჭაბურღილს რაც შეეხება, 2014 წლის 29 ოქტომბრის №54-ე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნისა და შესაბამისი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ხაზი გაივლიდა 15 მეტრზე ახლოს, შესაბამისად საქმიანობის განმახორციელებელს წარმოეშვებოდა ლიცენზიანტისაგან ოფიციალური თანხმობის მოპოვების ვალდებულება. სხვადასხვა გარემოებიდან გამომდინარე დადგა პროექტის ცვლილების საჭიროება, რომელიც გულისხმობს ზვარეს მეწყერთან მდებარე მდინარის მეორე სანაპიროზე ხაზის გადმოტანასა და შესაბამისად ზვარეს მინერალური წყლის №30-ე ჭაბურღილიდან 17 მეტრით დაშორების საკითხს. აღნიშნულიდან გამომდინარე ახალი ვარიაციის თანახმად საპროექტო ხაზი გაივლის ჭაბურღილის არა პირველ (15 მეტრი) , არამედ მეორე (16 მეტრი და ზემოთ) სანიტარული დაცვის ზონაში.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 26 მარტის №161 დადგენილების, რომელიც ეხება სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების ლიცენზიას დაქვემდებარებული მიწისქვეშა წყლის ობიექტების სანიტარული დაცვის ზონების განსაზღვრისა და დამტკიცების წესს, მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, მეორე-შეზღუდული რეჟიმის ზონა მოიცავს ტერიტორიას, რომელიც უშუალოდ ესაზღვრება პირველ (მკაცრი რეჟიმის) ზონას და სადაც ხდება ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების ჩადინება მიწისქვეშა წყლის ობიექტებისკენ/საბადოსკენ. ამავე მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, მეორე ზონაში აკრძალულია ფაქტიურად ყველანაირი სამეწარმეო საქმიანობა, თუმცა მნიშვნელოვანია ფაქტი, რომ ამავე დადგენილების მე-2 მუხლი ჩამოყალიბებულია შემდეგნაირად: „ამ დადგენილებით გათვალისწინებული სანიტარული დაცვის ზონების დადგენისას, ამავე დადგენილებით განსაზღვრული შეზღუდვები და აკრძალვები არ ვრცელდება არსებულ ინფრასტრუქტურულ ნაგებობებზე (საწარმოებზე, საცხოვრებელ სახლებზე, საზოგადოებრივ ნაგებობებზე), ასევე დაწყებულ ან/და განსახორციელებელ, სახელმწიფოებრივი და საზოგადოებრივი მნიშვნელობის პროექტებთან მიმართებით.

ფოტო №3.1 ჭაბურღილი უცნობი-2



ფოტო №3.1.2 ჭაბურღილები №29 და №3-3

