



საქართველოს გარემოს დაცვის მინისტრის



KA060184784004013

ბრძანება №66

ქ. თბილისი

19 / მარტი / 2013 წ.

სსიპ საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდის თბილისი-წითელი ხიდის (აზერბაიჯანის საზღვარი) ავტომაგისტრალის თბილისი-რუსთავის გზის I მონაკვეთის (თბილისი-ფონიჭალას) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის დამტკიცების შესახებ

„გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტისა და ამავე მუხლის მე-4 პუნქტის საფუძველზე

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. დამტკიცდეს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№9; 13.03.13წ) საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ წარმოდგენილ სსიპ საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდის თბილისი-წითელი ხიდის (აზერბაიჯანის საზღვარი) ავტომაგისტრალის თბილისი-რუსთავის გზის I მონაკვეთის (თბილისი-ფონიჭალას) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე;
2. ამ ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. სსიპ საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№9; 13.03.13წ) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ეს ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეზავნოს სსიპ საქართველოს მუნიციპალურ განვითარების ფონდს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს მთავრობაში (ქ.თბილისი, ინგოროყვას ქ. №7) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში.

საფუძველი: ეკოლოგიური ექსპერტიზისა და ინსპექტირების დეპარტამენტის უფროსის მოვალეობის შემსრულებლის თამარ შარაშიძის მოხსენებითი ბარათი; საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი

განვითარების სამინისტროს წერილი (№71/01-28/გ; 25.02.13წ) ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№9; 13.03.13წ).

მინისტრი

ბ. კოჭკოძე

ხათუნა გოგალაძე



საქართველოს ბარემოს დაცვის სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION OF GEORGIA

საქართველო, 0114, თბილისი, გულუას ქ. 6ა, ტელ: 272-72-00, 272-72-20 ფაქსი: 272-72-37

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№ 9

13 მარტი 2013 წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – თბილისი - წითელი ხიდის (აზერბაიჯანის საზღვარი) ავტომაგისტრალის თბილისი - რუსთავის გზის I მონაკვეთის (თბილისი - ფონიჭალას) მშენებლობა და ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდი, აღმაშენებლის №150.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – თბილისი - ფონიჭალა.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 26.02.13წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდი.

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია, თბილისი-წითელი ხიდის (აზერბაიჯანის საზღვარი) ავტომაგისტრალის თბილისი-რუსთავის გზის I მონაკვეთის (თბილისი-ფონიჭალას) მოდერნიზაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზშ-ს ანგარიშის თანახმად:

თბილისი-რუსთავის საავტომობილო გზის თბილისი-ფონიჭალის საპროექტო მონაკვეთი იწყება ქ. თბილისიდან გულუას ქუჩიდან, რომელსაც შეესაბამება კვ0+00, მიყვება მტკვრის მარჯვენა სანაპიროს კვ20+00-მდე, შემდეგ უერთდება ვახტანგ გორგასალის ქუჩას და მთავრდება კვ40+00-ზე. საპროექტო მონაკვეთის სიგრძე შეადგენს 4.0კმ-ს.

გულუას ქუჩის მოედნიდან 400 მეტრის მანძილზე, გზა გაყოფილია გაზონით და ორივე მხარეს წარმოდგენილია სხვადასხვა დანიშნულების შენობა-ნაგებობები. გზის მარჯვენა მხარეს კვ 0+00-დან კვ 4+00-მდე განთავსებულია სამი ხუთსართულიანი საცხოვრებელი სახლი. კვ 4+00-დან კვ 6+00-მდე განთავსებულია სამშობიარო სახლის და საავადმყოფოს ტერიტორიები. კვ 6+00-დან კვ 22+00-მდე განთავსებულია სხვადასხვა სართულებიანი (3-5-8) საცხოვრებელი კორპუსები და მომსახურების ობიექტები. ამის შემდგომ გზა მიუყვება მდ. მტკვარსა და შავნაბადას მთას შორის გამავალ ციცაბოფერდიან ტერიტორიას, რომელზედაც განთავსებულია რამოდენიმე ავტოგასამართი სადგური. საწყისი წერტილიდან №1 სატრანსპორტო კვანძამდე გზის მარცხენა მხარეს-კვ0+00- დან კვ9+00-მდე განთავსებულია საცხოვრებელი სახლები, მომსახურების ობიექტები და ყოფილი ნადიკვარის ფაბრიკის, ტყავის ქარხნის და რეზინის ქარხნის შენობები, ასევე მიმდებარე ნაკვეთები. არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით, ამ მონაკვეთზე გზის გაფართოება უნდა მოხდეს მარცხენა მხარეს, რის გამოც აღნიშნული ნაგებობები ნაწილობრივ დაექვემდებარება ზემოქმედებას. კვ9+00-დან კვ40+00-მდე განთავსებულია ცალკეული მომსახურების ობიექტები და კერძო მესაკუთრეთა ნაკვეთები.

საპროექტო გზის მიწის ვაკისის სიგანე თბილისი-ფონიჭალის მონაკვეთზე მიღებულია კვ0+00-დან 6+50-მდე 28.5-34.5მ-ი გამყოფი ზოლის გარეშე და კვ6+50 დან კვ40+00 მდე 33.5-34.5მ გამყოფი ზოლით. მიწის ვაკისის მოწყობამდე პროექტით გათვალისწინებულია არსებული ასფალტობეტონის საფარის მოხსნა.

პროექტი ითვალისწინებს თბილისის ფარგლებში (თბილისი - ფონიჭალის მონაკვეთი) ექვს ზოლიანი, ხოლო თბილისის შემდეგ რუსთავამდე ოთხზოლიანი გზის მშენებლობას. რისთვისაც მიღებულია შემდეგი ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები თბილისი-ფონიჭალის ფარგლებში:

- ჰორიზონტალური მრუდის მინიმალური რადიუსი - 350მ;
- მაქსიმალური გრძივი ქანობი - 4%;

- მინიმალური ამოზნექილი მრუდი - 15 000 მ;
- მინიმალური ჩაზნექილი მრუდი - 5000 მ;
- სავალი ნაწილის განივი ქანობი - 2%;
- სამომრავო ზოლების რაოდენობა - 6X3.5მ
- მიწის ვაკისის სიგანე - 28.5-34.5 მ;
- სავალი ნაწილის სიგანე - 2X10.5 მ;
- სამომრავო ზოლის სიგანე - 3.5 მ;
- ტროტუარების სიგანე - 2.5-3.0 მ.

გზის სამოსის კონსტრუქციის შერჩევასა შედარების მიზნით განხილულია, როგორც არა ხისტი, ასევე ხისტი სამოსის ალტერნატიული ვარიანტები:

1) არახისტი სამოსი (სამოსი ასფალტბეტონის საფარით).

- საფარი-წვრილმარცვლოვანი მკვრივი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი (საცვეთი ფენა) – 50 მმ;
- საფარის ქვედა ფენა- მსხვილმარცვლოვანი ფოროვანი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი - 100 მმ;
- საფუძველი-ღორღი ფრაქციით 0-40მმ და ასფალტბეტონის გრანულიატი სტაბილიზირებული ბიტუმის ემულსის (2.5%) და ცემენტის (4%) დანამატით (15+10)სმ - 250 მმ;
- ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევი (ქვესაგები ფენა) – 300 მმ;

2) ხისტი სამოსი (სამოსი ცემენტბეტონის საფარით).

- ცემენტბეტონი (საფარი) – 280 მმ;
- ფრაქციული ღორღი (საფუძვლის ფენა) – 250 მმ;
- ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევი (ქვესაგები ფენა) – 300 მმ;

გზის სამოსის ალტერნატიული ვარიანტების შედარებამ გვიჩვენა, რომ ხისტ სამოსს გააჩნია გარკვეული უპირატესობა არახისტ სამოსთან შედარებით, მიუხედავად ამისა ქალაქის ტერიტორიის ფარგლებში უპირატესობა მიენიჭა არახისტ სამოსს, რადგანაც კომუნიკაციების გატარების საჭიროების შემთხვევაში ხისტი სამოსის ამოჭრა და შემდეგ მისი აღდგენა გარკვეულ პრობლემებთან იქნება დაკავშირებული. საგზაო სამოსის კონსტრუქციის სამსახურის საპროექტო ხანგრძლივობა შეადგენს მინიმუმ 20 წლიან საექსპლოატაციო პერიოდს.

პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებულია მოეწყოს სატრანსპორტო კვანძი თბილისი-ფონიჭალის მონაკვეთზე, (პკ21+80) რომელიც ითვალისწინებს ავტომაგისტრალზე გორგასალის ქუჩის მიერთებას და მოსაზრუნებლის მოწყობას ორ დონეში. ასევე გზის ინფრასტრუქტურაში შედის სამი ხიდი. პირველი 73მ სიგრძის ხიდი ინტეგრირებულია სატრანსპორტო კვანძის ინფრასტრუქტურაში (პკ21+80-ზე), ხოლო ორი 40მ სიგრძის ხიდი აშენებულ იქნება მშრალ ხევებზე, რომელიც მიმდებარე ფერდობებიდან ეშვება არსებულ გზაზე.

საპროექტო გზა პკ35+00-ზე კვეთს მშრალ ხევს. ამ პიკეტში საპროექტო გზის მარჯვენა მიმართულება ეწყობა არსებული გზის ფარგლებში, ხოლო მარცხენა მიმართულება კვეთს ხევის განიერ და დრმა ნაწილს. არსებული

[Handwritten signature and official stamp]

გზისთვის, ხევში გათვალისწინებულია ბეტონის მილი და პორტალური კედლები. საჭიროა არსებული მილის და კედლების დაშლა და ახალი ნაგებობის მოწყობა ორივე მიმართულებისთვის. ხიდის სიღრმიდან გამომდინარე და ჰიდროლოგიური ანგარიშების გათვალისწინებით აღნიშნულ მონაკვეთზე დაპროექტდა რკინაბეტონის ერთმალისანი ხიდი, საერთო სიგრძით 40.32მ. ხიდი კოჭური სისტემისაა, სქემით 1ხ33. ხიდის გაბარიტი შეადგენს 2ხ12.25+2ხ2.05. გეგმაში სახიდე ნაგებობა განლაგებულია მრუდზე, რადიუსით 3000მ. საპროექტო ხიდი დაფუძნებულია ხიმინჯოვან საძირკველზე. ხიდის ჰიდროლოგიური რეჟიმის გასაუმჯობესებლად სახიდე გადასასვლელის ქვეშ და მის ზედა ბიეფში გათვალისწინებულია ხევის კალაპოტის გაჭრა და მარცხენა ხიდის ქვეშ არსებულ კალაპოტთან შეუღლება.

საპროექტო გზა კვ36+16.5-ზე კვეთს ღრმა მშრალ ხევს. საპროექტო გზა ნაწილობრივ ეწყობა არსებული გზის ფარგლებში, ხოლო ნაწილობრივ კვეთს ხევის განიერ და ღრმა მონაკვეთს. არსებულ გზაზე ხევში გათვალისწინებულია რკინაბეტონის მილი და ბეტონის საყრდენი კედელი. ბეტონის სტრუქტურა გამოფიტულია. საჭიროა მათი დაშლა და ახალი ნაგებობის მოწყობა ორივე მიმართულებისთვის. ხევის სიღრმიდან გამომდინარე და ჰიდროლოგიური ანგარიშების გათვალისწინებით აღნიშნულ მონაკვეთზე დაპროექტდა რკინაბეტონის ერთმალისანი ხიდი, საერთო სიგრძით 40.32მ. ხიდი კოჭური სისტემისაა, სქემით 1X33. ხიდის გაბარიტი შეადგენს 2ხ12.25+2ხ2.05. გეგმაში სახიდე ნაგებობა განლაგებულია მრუდზე, რადიუსით 3000მ. საპროექტო ხიდი დაფუძნებულია ხიმინჯოვან საძირკველზე. მათ თავზე ეწყობა რკინაბეტონის რიგელ-როსტვერკი. განაპირა ბურჯების შემოყრა გათვალისწინებულია მსხვილნატეხოვანი კლდოვანი გრუნტით, 0.5მ ფენებით, რაც აუმჯობესებს განაპირა ბურჯების სტატიკურ და დინამიკურ (სეისმურ) მუშაობას. ხიდის ჰიდროლოგიური რეჟიმის გასაუმჯობესებლად სახიდე გადასასვლელის ქვეშ გათვალისწინებულია კალაპოტის გაჭრა. ხევის კალაპოტი უნდა შეერთდეს საპროექტო კალაპოტთან არხით, რომელიც დაიწყება საპროექტო გზიდან მოშორებით და საპროექტო არხს შეურთდება ხიდის ზედა ბიეფში.

პროექტი ითვალისწინებს ნაპირგამაგრებით სამუშაოების ჩატარებას, რომლის სიმაღლეა 3.0-9.0 მეტრი და სიგრძეა 150 მეტრი, რომ დაიცვას ფერდი დაზიანებისაგან, რაც შეიძლება გამოიწვიოს წყალდიდობამ, რადგან გზის მონაკვეთი 21+80 - 23+50 პიკეტთან (მარცხენა მხარე) და სანაპიროს ფერდობი ახლოსაა მდინარე მტკვართან.

თბილისი-რუსთავის კმ 0+000 - კმ 4+000 მონაკვეთზე გათვალისწინებულია მიწების მოწყობა, რომელიც გათვალისწინებულია ხევის წყლის ნაკადის, კიუვეტების და სარწყავი არხების გასატარებლად:

- მილი 1.5ხ2.0მ - 12 ცალი
- გასასვლელი 4.0ხ2.5მ - 1 ცალი

კვ0+00 და კვ40+00-მდე პროექტი ითვალისწინებს გზის ორივე მხარეს ტროტუარების მოწყობას სიგანით 2.5-3.0მ, რადგან აღნიშნული მონაკვეთი მთლიანად გადის ქალაქ თბილისის ტერიტორიის ფარგლებში ასევე მოეწყობა ტრანსპორტის გასაჩერებელი ადგილები.

გზის მშენებლობისას საჭირო გახდება არსებული კომუნალური და საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის შეცვლა: გაზომომარაგების მიწები,

მ³ ინერტული მასალის მოზიდვა. პროექტით გათვალისწინებულია ყრილის ფერდობზე მცენარეული საფარის აღდგენისთვის გრუნტის ფენის მოყრა, რათა მოხდეს მრავალწლიანი ბალახის დათესვა.

თბილისი-რუსთავის გზის საწყისი მონაკვეთის (კნ 0+500-დან კნ 7+000-მდე) გადამკვეთი უსახელო ხევები სათავეს იღებენ თელეთის ქედის ჩრდილოეთ კალთებზე, 785 მ-დან 525 მეტრ ნიშნულებს შორის, ხოლო შემდგომი მონაკვეთის (კნ 7+000-დან კნ 17+800-მდე) გადამკვეთი ხევები - იაღლუჯის ქედის ჩრდილოეთ კალთების იმავე სიმაღლეებზე. აღნიშნული ხევების უმეტესობა ერთვის მდ. მტკვარს მარჯვენა მხრიდან, ხოლო გარკვეული რაოდენობა იშლება მტკვრის მარჯვენა ტერასაზე და იკარგება რელიეფზე სარეაბილიტაციო სამანქანო გზის გადაკვეთამდე. მცირე ხევების გარკვეული რაოდენობა კი ხვდება თბილისი-რუსთავის სარეაბილიტაციო სამანქანო გზის პარალელურად გამავალ „წყალთა მეურნეობის“ ირიგაციულ არხში, რომელიც ამჟამად არ ფუნქციონირებს. მშრალი, უსახელო ხევების აუზების გეოლოგია წარმოდგენილია მეოთხეული პერიოდის დანალექებით, რომლებიც გადაფარულია თიხნარი ნიადაგებით. ხევების აუზები მოკლებულია ტყის საფარს. იაღლუჯის ქედიდან ჩამომავალი ხევების კალაპოტები თბილისი-რუსთავის გზის გადაკვეთის შემდეგ, მტკვრის მარჯვენა ტერასაზე, ათვისებულია სხვადასხვა საწარმოების ტერიტორიებით და სასოფლო-სამეურნეო კულტურებით.

მშენებლობის პროცესში მოსალოდნელია სხვადასხვა ტიპის ნარჩენების წარმოქმნა. ნარჩენების წარმოქმნის ძირითადი ობიექტებია: სამშენებლო უბნები და სამშენებლო ბანაკები. მშენებლობის მიმდინარეობისას წარმოიქმნება შემდეგი ტიპის ნარჩენები:

- ინერტული სამშენებლონარჩენები;
- საყოფაცხოვრებო ნარჩენები;
- საშიში საწარმოო ნარჩენები;
- არასაშიში საწარმოო ნარჩენები;

არსებული გზის საფარის მოხსნილი ფენა – 10 790 მ³ (განთავსებულ უნდა იქნას რეზერვში და შემდგომ გამოყენებულ იქნას ასფალტის საფარის მოწყობისას ან გზის სხვადასხვა მონაკვეთის შეკეთებისას), ხოლო გრუნტი და ნაშალი კლდოვანი მასალა (201 250 მ³) განთავსდება ნაყარში მშენებელი კონტრაქტორის მიერ შესაბამისი შეთანხმების საფუძველზე.

საპროექტო ტერიტორიაზე იგეგმება აშენდეს დამხმარე სამშენებლო ობიექტების კომპლექსი, რაც დამოკიდებულია სამშენებლო კონტრაქტორზე. სამშენებლო ბანაკი 200 მუშის დასაბინავებლად (დაახლ. 1.5 ჰა ფართობის), ტრანსპორტისა და აღჭურვილობის ეზო 100 სატრანსპორტო საშუალებისა და მძიმე სამშენებლო ტექნიკის 150 ერთეულისთვის (დაახლ. 2 ჰა). მშენებელი კონტრაქტორი ასევე მიიღებს გადატყვეტილებას ასფალტო-ბეტონის ქარხანის დამონტაჟებასთან დაკავშირებით, ან გამოიყენოს ასფალტის მომწოდებელი ქარხნები და მიიღოს მზა ასფალტი, ან დაამონტაჟოს საკუთარი ასფალტო-ბეტონის ქარხანა. იმ შემთხვევაში, თუ კონტრაქტორი მიიღებს გადაწყვეტილებას საკუთარი ასფალტო-ბეტონის ქარხნის მშენებლობის შესახებ, შესაძლებელი იქნება შესაბამისი პროექტი და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

მ³ ინერტული მასალის მოზიდვა. პროექტით გათვალისწინებულია ყრილის ფერდობზე მცენარეული საფარის აღდგენისთვის გრუნტის ფენის მოყრა, რათა მოხდეს მრავალწლიანი ბალახის დათესვა.

თბილისი-რუსთავის გზის საწყისი მონაკვეთის (კნ 0+500-დან კნ 7+000-მდე) გადამკვეთი უსახელო ხეები სათავეს იღებენ თელეთის ქედის ჩრდილოეთ კალთებზე, 785 მ-დან 525 მეტრ ნიშნულებს შორის, ხოლო შემდგომი მონაკვეთის (კნ 7+000-დან კნ 17+800-მდე) გადამკვეთი ხეები - იაღლუჯის ქედის ჩრდილოეთ კალთების იმავე სიმაღლეებზე. აღნიშნული ხეების უმეტესობა ერთვის მდ. მტკვარს მარჯვენა მხრიდან, ხოლო გარკვეული რაოდენობა იშლება მტკვრის მარჯვენა ტერასაზე და იკარგება რელიეფზე სარეაბილიტაციო სამანქანო გზის გადაკვეთამდე. მცირე ხეების გარკვეული რაოდენობა კი ხვდება თბილისი-რუსთავის სარეაბილიტაციო სამანქანო გზის პარალელურად გამავალ „წყალთა მეურნეობის“ ირიგაციულ არხში, რომელიც ამჟამად არ ფუნქციონირებს. მშრალი, უსახელო ხეების აუზების გეოლოგია წარმოდგენილია მეოთხეული პერიოდის დანალექებით, რომლებიც გადაჭარულია თიხნარი ნიადაგებით. ხეების აუზები მოკლებულია ტყის საფარს. იაღლუჯის ქედიდან ჩამომავალი ხეების კალაპოტები თბილისი-რუსთავის გზის გადაკვეთის შემდეგ, მტკვრის მარჯვენა ტერასაზე, ათვისებულია სხვადასხვა საწარმოების ტერიტორიებით და სასოფლო-სამეურნეო კულტურებით.

მშენებლობის პროცესში მოსალოდნელია სხვადასხვა ტიპის ნარჩენების წარმოქმნა. ნარჩენების წარმოქმნის ძირითადი ობიექტებია: სამშენებლო უბნები და სამშენებლო ბანაკები. მშენებლობის მიმდინარეობისას წარმოიქმნება შემდეგი ტიპის ნარჩენები:

- ინერტული სამშენებლონარჩენები;
- საყოფაცხოვრებო ნარჩენები;
- საშიში საწარმოო ნარჩენები;
- არასაშიში საწარმოო ნარჩენები;

არსებული გზის საფარის მოხსნილი ფენა – 10 790 მ³ (განთავსებულ უნდა იქნას რეზერვში და შემდგომ გამოყენებულ იქნას ასფალტის საფარის მოწყობისას ან გზის სხვადასხვა მონაკვეთის შეკეთებისას), ხოლო გრუნტი და ნაშალი კლდოვანი მასალა (201 250 მ³) განთავსდება ნაყარში მშენებელი კონტრაქტორის მიერ შესაბამისი შეთანხმების საფუძველზე.

საპროექტო ტერიტორიაზე იგეგმება აშენდეს დამხმარე სამშენებლო ობიექტების კომპლექსი, რაც დამოკიდებულია სამშენებლო კონტრაქტორზე. სამშენებლო ბანაკი 200 მუშის დასაბინავებლად (დაახლ. 1.5 ჰა ფართობის), ტრანსპორტისა და აღჭურვილობის ეზო 100 სატრანსპორტო საშუალებისა და მძიმე სამშენებლო ტექნიკის 150 ერთეულისთვის (დაახლ. 2 ჰა). მშენებელი კონტრაქტორი ასევე მიიღებს გადატყვეტილებას ასფალტო-ბეტონის ქარხანის დამონტაჟებასთან დაკავშირებით, ან გამოიყენოს ასფალტის მომწოდებელი ქარხნები და მიიღოს მზა ასფალტი, ან დაამონტაჟოს საკუთარი ასფალტო-ბეტონის ქარხანა. იმ შემთხვევაში, თუ კონტრაქტორი მიიღებს გადაწყვეტილებას საკუთარი ასფალტო-ბეტონის ქარხნის მშენებლობის შესახებ, შესამუშავებელი იქნება შესაბამისი პროექტი და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

საკვლევი ტერიტორიის ფარგლებში ქვემო ქართლის ვაკეს უჭირავს მნიშვნელოვანი მონაკვეთი, რომელიც თავის მხრივ წარმოდგენილია ასურეთი წალასყურის ვაკით და მოქცეულია თელეთისა და იაღლუჯას ქედებს შორის. ტერიტორია წარმოდგენილია მდ. მტკვრის ტერასული ზედაპირებით (I და II მარჯვენა ჭალისზედა ტერასები). ვაკის ზედაპირი დახრილია სამხრეთ-აღმოსავლეთით (100-მდე) იაღლუჯას ქედის ძირისაკენ. თავის მხრივ ვაკის ზედაპირი უმნიშვნელოდაა გართულებული მცირე ხევებით (ცივისხევი, სატირმაცასხევი), რომლებიც მოედინებიან სოფ. სოღანლუღის და კრწანისის გავლით. თბილისი-ფონიჭალის საწყის მონაკვეთი 3კმ+00-დან-3კმ 25+40-მდე, სადაც იყო ნაგავსაყრელი და არის სუსტი გრუნტები, ხასიათდება როგორც ტენიანი ყავისფერი, ქვიშის მცირე შემცველობით, მცირედ ხრეშოვანი მტკროვანი თიხნარი გრუნტი სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების შემცველობით. აღნიშნული მონაკვეთის ფარგლებში მიწის ვაკისის მდგრადობის უზრუნველსაყოფად გათვალისწინებულია ღორღის ხიმინჯების მოწყობა, გეოტექსტილის დაფენა და შემდეგ გეობადის დაგება.

თბილისი-რუსთავის საავტომობილო გზის მონაკვეთი გეოლოგიური საშიშროებიდან გამომდინარე ძირითადად იმყოფება კარგ საინჟინრო-გეოლოგიურ პირობებში, თუმცა კმ 00კმ+600მ-კმ04კმ+600მ-ის მონაკვეთზე საავტომობილო გზის მშენებლობა-ექსპლოატაციის პერიოდში მოსალოდნელია გარკვეული გართულებები, კერძოდ კლდეზვავურ-ქვათაცვენითი მოვლენები და არამასშტაბური მეწყერული პროცესები, რისთვისაც განხორციელდება შესაბამისი დამცავი ღონისძიებები (კედლების მოწყობა, ზედაპირული წყლების რეგულირება და სხვა).

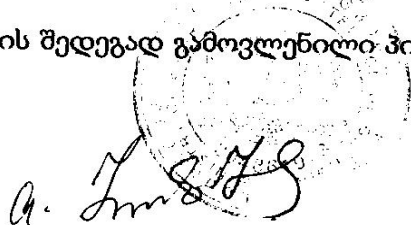
საპროექტო მონაკვეთზე ხმაურის დონე გზის გასწვრივ არ არის მნიშვნელოვანი, გზიდან 40-50მ-ის დაშორებით ხმაურის დონე დასაშვებია ყოველგვარი დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარების გარეშე.

საპროექტო ტერიტორიაზე წყალი აუცილებელია სამშენებლო ტექნიკის შენახვისა და მოვლის მიზნებისათვის. წყლის მოპოვება სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებისა და სამშენებლო ბანაკების ფუნქციონირებისათვის შეიძლება მოპოვებული იქნეს არსებულ ქსელებთან მიერთებით ან ზედაპირული წყლის რესურსების გამოყენებით, რისთვისაც აუცილებელია სპეციალური ფორმების შევსება იმის დასადასტურებლად, რომ ზედაპირული წყლის ამოღების (მოიცავს ამოღების მოცულობასაც) პირობები შეესაბამება ტექნიკურ ნორმატივებს.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი მენეჯმენტისა და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, სადაც განხილულია დაგეგმილი საქმიანობით გამოწვეული ზემოქმედებები და დასახულია მათი შერბილების ღონისძიებები. აღნიშნული გეგმები ზოგადი ხასიათისაა და დაზუსტდება წინასამშენებლო პერიოდში ჩატარებული ბიომრავალფეროვნების კუთხით კვლევების და ასევე მშენებელი კონტრაქტორის შერჩევის შემდგომ.

სამუშაოების დასრულებისას ყველა მონაკვეთი უნდა აღდგენილ იქნას თავის საწყის მდგომარეობამდე. საჭიროების შემთხვევაში, აუცილებელია ანტიეროზიული ღონისძიებების გატარება.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად გამოვლენილი პირობები ასახულია წინამდებარე დასკვნის III თავში.



III. პირობები

საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდი ვალდებულია:

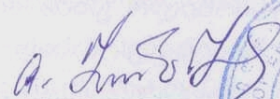
1. საქმიანობა განახორციელოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით წარმოდგენილი სქემის მიხედვით;
2. იმ შემთხვევაში თუ მოხდება ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროება, მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს და გარემოს დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება შესაბამისი ჰაერდაცვითი დოკუმენტაციის;
3. უზრუნველყოს ნარჩენების მინიმიზაცია და წარმოქმნილი ნარჩენების სეპარირებული შეგროვება, აღრიცხვა, დროებით უსაფრთხოდ განთავსება და შემდგომი მართვის (გადამუშავება, გაუვნებლება ან განთავსება) მიზნით სათანადო გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე ორგანიზაციაზე გადაცემა;
4. უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკის (ავტომეურნეობით) მოწყობის შემთხვევაში, ბანაკის ფუნქციონირების შედეგად ზედაპირული წყლის ობიექტებში ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების ნორმატივების შემუშავება და გარემოს დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება;
5. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს პროექტის არეალში მოხვედრილი ინფრასტრუქტურული ობიექტების მესაკუთრეებთან დადებული ხელშეკრულება;
6. მშენებლობის დაწყებამდე წარმოადგინოს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის მართვის დეტალური გეგმა;
7. მშენებლობის დაწყებამდე ჩატარდეს დამატებითი კვლევები დაგეგმილი საქმიანობის ტერიტორიაზე (საავტომობილო გზის, სამშენებლო ბანაკის, მისასვლელი გზების და სხვა ინფრასტრუქტურის განსათავსებელი ტერიტორიები) გავრცელებული მცენარეების, ცხოველების არსებობის მდგომარეობის შესახებ და შედეგების ამსახველი ინფორმაცია, სათანადო დასკვნებით, განსახორციელებელი ქმედებებით და რეკომენდაციებით, წარმოდგენილი იქნას გარემოს დაცვის სამინისტროში განსახილველად. აღნიშნული კვლევის შედეგად მომზადებულ ინფორმაციაში ასახული უნდა იქნას:
 - ა) ინფორმაცია მითითებულ ტერიტორიაზე გავრცელებული ცხოველების (სახეობების მიხედვით) შესახებ (მათ შორის წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე და წყალთან ახლოს მობინადრე ცხოველებზე) და ახალი მონაცემების დაფიქსირების შემთხვევაში განისაზღვროს მათზე მოსალოდენლი ზეგავლენის სახეები და ამ ზემოქმედების თავიდან აცილების და შერბილების ქმედებები. განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს საქართველოს "წითელ ნუსხაში" შეტანილ სახეობებზე.

IV. დასკვნა

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, წარმოდგენილ საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდის თბილისი - წითელი ხიდის (აზერბაიჯანის საზღვარი) ავტომაგისტრალის თბილისი - რუსთავის გზის I მონაკვეთის (თბილისი - ფონიჭალას) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

ეკოლოგიური ექსპერტიზისა და ინსპექტირების
დეპარტამენტის უფროსის მოვალეობის შემსრულებელი

თამარ შარაშიძე
(სახელი, გვარი)



(ხელმოწერა)



ბ.ა.