



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060180043886217

ბრძანება №-230

ქ. თბილისი

03 / მაისი / 2017 წ.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ 132-კმ 135 მონაკვეთზე ალტერნატიული მიმართულების გაყვანის საპროექტო დოკუმენტაციაზე (გზაგამტარი გვირაბის აგება) 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 № 30; 03.05.2017 წ. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ 132-კმ 135 მონაკვეთზე ალტერნატიული მიმართულების (გზაგამტარი გვირაბის აგება) საპროექტო დოკუმენტაციაზე;
2. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობა განახორციელოს საპროექტო დოკუმენტაციის შესაბამისად და უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№30; 03.05.2017) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
3. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
4. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
5. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს ზემდგომ ადმინისტრაციულ ორგანოში - საქართველოს მთავრობაში (თბილისი, ინგოროყვას ქუჩა N7) ან თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

მინისტრის მოვალეობის შემსრულებელი

სოლომონ პავლიაშვილი



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL AND NATURAL RESOURCES PROTECTION OF
GEORGIA

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№ 30

3 მაისი 2017 წ.

I საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ 132 - კმ 135 მონაკვეთზე ალტერნატიული მიმართულების გაყვანა (გზაგამტარი გვირაბის აგება).
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის № 12.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ყაზბეგის მუნიციპალიტეტი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 19.04.2017 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „გამა კონსალტინგი“

II ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია, საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ 132-კმ 135 მონაკვეთზე ალტერნატიული მიმართულების (გზაგამტარი გვირაბის აგება) საპროექტო დოკუმენტაცია (საერთო განმარტებითი ბარათი; ტექნოლოგიური ციკლის აღწერა; საველე კვლევის შედეგები; პროექტის განხორციელების პროცესში მოსალოდნელი რისკების ანალიზი).

ზემოაღნიშნული საქმიანობა განთავსდებოდა გზმ-საგან „საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ 132-კმ 135 მონაკვეთზე ალტერნატიული მიმართულების პროექტის გარეშე“ ზემოქმედების შეფასებისაგან გათავისუფლების შესახებ“ საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2017 წლის 6 მარტის № ი-95 ბრძანების თანახმად.

მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზის კმ 132-კმ 135 შორის მოქცეული მონაკვეთის რეკონსტრუქციის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მიხედვით, მდ. დევდორაკის ხეობიდან მოსალოდნელი ღვარცოფული ნაკადებისაგან დაცვის მიზნით მდ. თერგის ხეობის მარჯვენა სანაპიროზე გათვალისწინებულია 1200 მ სიგრძის საავტომობილო გვირაბის მოწყობა.

განხილულია საავტომობილო გზის მონაკვეთის რეკონსტრუქციის სამი ალტერნატიული ვარიანტი: ალტერნატივა A - 1200 მ სიგრძის გვირაბი და მისასვლელი გზების მიწაყრილზე მოწყობა; ალტერნატივა B - 1060 მ სიგრძის გვირაბი და მისასვლელი გზების საავტომობილო ესტაკადით მოწყობა; ალტერნატივა C - 1550 მ სიგრძის გვირაბი. ალტერნატიული ვარიანტების ანალიზის საფუძველზე უპირატესობა მიენიჭა გარემოსდაცვითი რისკების თვალსაზრისით შედარებით უკეთეს - A ვარიანტს.

საპროექტო გვირაბის ჩრდილოეთი პორტალი განთავსებული იქნება არსებული გზის ნიშნულიდან 10-12 მ-ით მაღლა დაახლოებით 1351 მ ნიშნულზე ზღვის დონიდან და შესაბამისად არსებულ გზასთან მიერთება მოხდება მიწაყრილზე მოწყობილი გზის საშუალებით. გვირაბის ჩრდილოეთი პორტალის ასეთი საპროექტო გადაწყვეტა უზრუნველყოფს საავტომობილო გზის ღვარცოფული ნაკადებისაგან დაცვას, ვინაიდან მდ. დევდორაკის ხეობიდან ბოლო წლებში განვითარებული სტიქიური მოვლენების დროს, დატბორვის ზონას არ მიუღწევია აღნიშნულ ნიშნულზე.

გვირაბის სამხრეთი პორტალი განთავსებული იქნება მდ. თერგის მარჯვენა სანაპიროს 1410-1412 მ ნიშნულზე ზღვის დონიდან, რაც დაახლოებით 4 მ-ით მაღლა მდებარეობს 2014 წელს დატბორვის ზონიდან. შესაბამისად ღვარცოფული მოვლენების დროს გვირაბის პორტალის დატბორვის რისკი მინიმალურია. ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებისათვის განხილულია უკიდურესად არასასურველი სცენარის განვითარება, კერძოდ: იმ შემთხვევაში თუ ღვარცოფული ჩამონატანით მდ. თერგის გადაკეტვის შედეგად შექმნილი შეგუბება მიაღწევს სამხრეთი პორტალის ნიშნულს, წყლის გატარება მოხდება გვირაბში, ელექტრო მოწყობილობის დაზიანების თავიდან აცილების მიზნით გვირაბის კომუნიკაციები განთავსებული იქნება 1.7 მ-ით მაღლა გვირაბის ძირიდან. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ შეგუბების პორტალის ნიშნულამდე მიღწევისათვის საჭირო იქნება გარკვეული დრო, რაც გამოყენებული იქნება სტიქიის ზონაში მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებების და ადამიანების ევაკუაციისათვის.

საპროექტო გვირაბის დერეფანში და მის სიახლოვეს განთავსებულია დარიალი ჰესის კომუნიკაციები, კერძოდ გვირაბის დერეფანი გადაკვეთს დარიალი ჰესის ძველ

სატრანსპორტო გვირაბს და ნამუშევარი წყლის გამყვან გვირაბს. დარიალი ჰესის მიწისქვეშა შენობა მდებარეობს საპროექტო გვირაბის აღმოსავლეთით დაახლოებით 200 მ-ის დაცილებით. წინასწარი პროექტის მიხედვით, დარიალი ჰესის გამყვანი გვირაბის გადაკვეთის წერტილში გვირაბებს შორის დაცილება დაახლოებით 12 მეტრი იქნება. წინასწარი პროექტის მიხედვით საპროექტო საავტომობილო გვირაბი კვეთს დარიალი ჰესის გაუქმებული სატრანსპორტო გვირაბს. ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მიხედვით გაუქმებული სატრანსპორტო გვირაბის სიგრძე ამოივსება ხრეშით. ბეტონის საცობები მოეწყობა ძველ სატრანსპორტო გვირაბში, რათა თავიდან იქნას აცილებული დარიალი ჰესის შენობაში წყლის ნაკადის გაჟონვა.

ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მიხედვით, საპროექტო გვირაბი გათვალისწინებული იქნება დღე-ღამეში 4000-ზე მეტი ავტოსატრანსპორტო საშუალების გატარებაზე. გვირაბის სიგრძე იქნება 1200 მ, სიგანე 10.5 მ, თავისუფალი სიმაღლე 5 მ, ცალმხრივი დახრილობა 3%.

გვირაბის გაყვანა დაგეგმილია ბურღვა-აფეთქების მეთოდის გამოყენებით, სამუშაოები შესრულდება პარალელურ რეჟიმში ორივე პორტალის მხრიდან. გარემოზე ნაკლები ზემოქმედების მოხდენის მიზნით აფეთქებები იწარმოებს მცირე მუხტების - ე.წ. „მწვანე ტექნოლოგია“-ს გამოყენებით. გვირაბის მცირე სიგრძის გათვალისწინებით, სამშენებლო შტოლნის მოწყობა საჭირო არ იქნება.

გვირაბის განთავსების ადგილის საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების მიხედვით წყალმოდინების და ყინულის წარმოქმნის რისკი შედარებით მაღალია პორტალების მიმდებარე უბნებზე, რისთვისაც გათვალისწინებული 600 მ სიგრძის მონაკვეთების მოპირკეთება, 300 მ ჩრდილოეთ და 300 მ სამხრეთ. ასევე გათვალისწინებულია გვირაბის გრუნტის წყლების მოდინებისა და ყინულის წარმოქმნისაგან დაცვის ღონისძიებების გატარება, მათ შორის ჰიდროიზოლაციის და თერმოიზოლაციის ფენების მოწყობა.

გვირაბში ავტომანქანების გაჩერების შესაძლებლობის შექმნის მიზნით დაგეგმილია გასაჩერებელი ადგილების მოწყობა. თითოეული სადგომი მოედნის პარამეტრები იქნება შემდეგი: ზოლის სიგანე - 3 მ; ზოლის სიგრძე -30 მ; გასასვლელი, ორივე მიმართულებით; პირველი სადგომი მოეწყობა გვირაბის შესასვლელიდან არაუმეტეს 250 მეტრში, შემდგომ 375 მ ინტერვალით; სადგომ მოედნებზე გათვალისწინებული იქნება ტექნიკური სათავსების მოწყობა.

ჩრდილოეთის მხრიდან მისასვლელი საავტომობილო გზის სიგრძე იქნება დაახლოებით 576 მ, ხოლო სიგანე 10 მ. ყრილის ძირის მაქსიმალური სიგანე იქნება 42.0 მ. გზის დახრილობა - 6%. მისასვლელი გზის ყრილის მოსაწყობად გამოყენებული იქნება მშენებლობის დროს წარმოქმნილი გამონამუშევარი ქანები და კარიერებიდან მოტანილი მასალა (დაახლოებით 103 000 მ³). გზის ზედაპირი დაფარული იქნება ასფალტის საფარით.

სამხრეთი პორტალის მისასვლელი გზის მოწყობა დაგეგმილია მდ. თერგის მარჯვენა სანაპიროს ფერდობზე არსებული საავტომობილო გზის მიმდებარედ. მისასვლელი გზის სიგრძე იქნება დაახლოებით 100 მ, ხოლო სიგანე 10 მ. გზის დახრილობა გათვალისწინებულია 3-4%-ის ფარგლებში. მისასვლელი გზის მოსაწყობად გამოყენებული იქნება გვირაბიდან გამოტანილი გამონამუშევარი ქანები დაახლოებით 5 000 მ³-ის ოდენობით.

საპროექტო მონაკვეთის გავლენის ზონაში მოქცეულია კერძო მფლობელობაში არსებული 7 მიწის ნაკვეთი, რომლიდანაც მხოლოდ ერთი ნაკვეთია დაურეგისტრირებელი. პროექტის გავლენის ზონაში მოქცეულია სსიპ „საქართველოს სახელმწიფო ელექტროსისტემა“-ს ბალანსზე არსებული 110 კვ ძაბვის ელექტროგადამცემი ხაზის ერთი ანძა და „სილქნეტი“-ს ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელი.

110 კვ ძაბვის ელექტროგადამცემი ხაზის ანძის დაცვის მიზნით შესაძლებელია დამცავი კედლის მოწყობა ან ანძის ახალ ადგილზე გადატანა, რაც უნდა გადაწყდეს

სამშენებლო პროექტირების ეტაპზე. გადატანას საჭიროებს ასევე „სილქნეტი“-ს ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელი.

რეკონსტრუქციის სამუშაოების დაწყება დაგეგმილია 2017 წლის გაზაფხულიდან და ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მიხედვით სამუშაოები გაგრძელდება დაახლოებით 12 თვის განმავლობაში. მშენებლობის ფაზაზე დასაქმებული იქნება 70-80 ადამიანი. მშენებლობის დაწყება დაგეგმილია 2017 წლის ზაფხულის პერიოდში, ხოლო დამთავრება 2018 წლის ანალოგიურ პერიოდში. სამშენებლო ბანაკი განთავსდება დარიალი ჰესის ყოფილი სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე. ტერიტორია მთლიანად თავისუფალია ხე-მცენარეული საფარისაგან, წარმოდგენილია მხოლოდ მცირე რაოდენობით ბალახეული და ბუჩქოვანი მცენარეულობა. ბანაკის ტერიტორიიდან 140 მეტრის დაშორებით მდებარეობს სამონასტრო კომპლექსი.

სულ გვრაბის გაყვანის პროცესში და მიწის სამუშაოების შედეგად წარმოიქმნება დაახლოებით 166000 მ³ მასალა. წარმოქმნილი ფუჭი ქანების ძირითადი ნაწილის გამოყენება დაგეგმილია პროექტის მიზნებისათვის. დაგეგმილია 16000 მ³-ი მოცულობის ინერტული მასალების (ძირითადად ქვების) ლიცენზირებული კარიერიდან შემოტანა. დარჩენილი, გამოყენებისათვის უვარგისი ფუჭი ქანების განთავსებისათვის განსაზღვრულია 25000 მ³-ი მოცულობის სანაყაროების მოწყობა, რომელიც დაგეგმილია საპროექტო გვირაბის სამხრეთი პორტალის ზემოთ მდ. თერგის სანაპიროებზე არსებულ ტერიტორიებზე. შერჩეული იქნა მცირე ფართობის 4-მდე ცალკეული ტერიტორია. სანაყაროებისათვის შერჩეული ტერიტორიები მიეკუთვნება არა სასოფლო-სამეურნეო მიწის კატეგორიას და წარმოადგენს მუნიციპალურ საკუთრებას. შესაბამისად ფუჭი ქანების განთავსების საკითხი შეთანხმდება ადგილობრივ თვითმმართველ ორგანოსთან.

სანაყაროებზე ფუჭი ქანების განთავსების დამთავრების შემდეგ განხორციელდება ტერიტორიის რეკულტივაცია. სანაყაროს დახურვის შემდეგ გაგრძელდება ეროზიული პროცესების განვითარებაზე დაკვირვება.

საველე კვლევის შედეგების ნაწილში განხილულია დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების რაიონის გარემოს ფონური მდგომარეობა. აღწერილია კლიმატი და მეტეოროლოგიური პირობები; გეოლოგიური პირობები და ჰიდროგეოლოგიური პირობები; აღწერილია საინჟინრო-გეოლოგიური და გეოდინამიკური პირობები; მოცემულია მდ. თერგის ჰიდროლოგია; წარმოდგენილია საპროექტო ტერიტორიის ძირითადი ლანდშაფტები; აღწერილია ბიოლოგიური გარემო (ფლორა, ფაუნა, იქთიოფაუნა); წარმოდგენილია სოციალურ-ეკონომიკური გარემოს შესახებ ინფორმაცია; აგრეთვე, კულტურული მემკვიდრეობისა და არქეოლოგიის შესახებ ინფორმაცია.

შეფასებულია ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედება, როგორც მშენებლობის ისე ექსპლუატაციის ეტაპებისთვის. გაანგარიშებები ჩატარდა ყველა სენსიტიური უბნებისთვის. მშენებლობის ეტაპზე საკონტროლო წერტილებში მავნე ნივთიერებათა მიწისპირა კონცენტრაციები ზღვ-ის წილებში არ გადააჭარბებს 0,5 ზღვ-ს, ხოლო სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე - 0,75 ზღვ-ს. ექსპლუატაციის ეტაპზე ზემოქმედება მოსალოდნელი გვირაბის სარემონტო სამუშაოების პერიოდში, რომელიც მოკლევადიანი იქნება, შესაბამისად ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი.

განისაზღვრა ხმაურის გავრცელების დონეები. ძირითად რეცეპტორებს წარმოადგენს სამშენებლო ბანაკის სიახლოვეს 140 მეტრში მდებარე სამონასტრო კომპლექსი და გვირაბის სამხრეთ ნაწილში პორტალიდან 900 მ დაშორებული სოფ. გველეთი. აღნიშნულია, რომ სამუშაოები (მ.შ. აფეთქებითი სამუშაოები) იწარმოებს დღის საათებში და დაცული იქნება სხვა შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, რომელთაგან აღსანიშნავია - აფეთქებითი სამუშაოების ჩატარების დროული ინფორმირება, მუშა-მოსამსახურეთა აღჭურვა დაცვის შესაბამისი საშუალებებით და სხვა. ხმაურის დონე გაანგარიშების მიხედვით არ გადააჭარბებს ზღვრულად დასაშვებს (დღე -55 დბ; ღამე - 45 დბ).ექსპლუატაციის

პერიოდში დაგეგმილია საცხოვრებელი ზონის მიმდებარე პერიმეტრზე ხმაურდამცავი მწვანე ზოლის მოწყობა.

პროექტის განხორციელების ადგილმდებარეობის ფარგლებში (იქ სადაც იმპრავებს სამშენებლო ტექნიკა ან განხორციელდება მიწის სამუშაოები) ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა პრაქტიკულად არ არსებობს. შესაბამისად პროექტის განხორციელების ფაზაზე არსებობს გრუნტის დაბინძურების რისკები.

საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგების მიხედვით, საპროექტო ტერიტორიებზე (განსაკუთრებით ჩრდილოეთი პორტალის განთავსების ადგილზე) მაღალია ქვათაცვენის, ზვავის და კლდეზვავის განვითარების რისკები. გვირაბის მშენებლობის და ექსპლუატაციის ფაზებზე ქვათაცვენის ან კლდეზვავის განვითარების პრევენციის მიზნით პროექტი ითვალისწინებს - კლდოვანი ფერდობების გაწმენდას მორყეული ლოდებისაგან და ფერდობების გამაგრების მიზნით დამცავი ბადეებით ან სხვა საშუალებების გამოყენებას (ტორკრეტბეტონიანი ანკერჭანჭიკიანი მავთულ-ბადით დაცვის მეთოდი). ჩრდილოეთ პორტალთან მისასვლელი გზის ყრილის დაცვის ღონისძიებების საპროექტო კრიტერიუმად აღებულია მდ. თერგის 10-წლიანი განმეორებადობის წყალდიდობა. ეროზიისგან დაცვის საბოლოო ღონისძიებები შესრულდება პროექტის მეორე ეტაპზე, კერძოდ: განსახილველი პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების დასრულებიდან 1-2 წელის შემდეგ. გარდა აღნიშნულისა, საპროექტო გზიდან და ლარსი ჰესის სალექარებიდან ღვარცოფული ნაკადის/წყლის არინების მიზნით დაპროექტებულია დამბა, რომლის პროექტის განხორციელება ასევე იგეგმება პროექტის მეორე ეტაპზე. აღნიშნული საპროექტო გადაწყვეტების შესრულების შემდეგ, მინიმუმამდე იქნება შემცირებული ჩრდილოეთ პორტალთან მისასვლელი გზის ყრილის ეროზიის რისკები.

გვირაბის მშენებლობის და ექსპლუატაციის ფაზებზე მდ. დევდორაკის ხეობაში მიმდინარე პროცესებზე სისტემატურად ინფორმირების მიზნით, დაგეგმილია სსიპ „გარემოს ეროვნული სააგენტო“-სთან შესაბამისი ორგანიზაციული პროცედურების გავლა. მშენებლობის და ექსპლუატაციის ფაზებზე დაგეგმილია გეოლოგიური პროცესების მონიტორინგი, საჭიროების შემთხვევაში, შემუშავდება და დამატებით განხორციელდება შემარბილებელი და მაკორექტირებელი ღონისძიებები.

ზედაპირულ წყლებზე ზემოქმედება მოსალოდნელია სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიიდან და გვირაბებიდან გამოსული ნაჟური წყლებით. ზედაპირულ წყლებზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებებიდან აღსანიშნავია: საასენიზაციო ორმოს მოწყობა, სასედიმენტაციო გუბურების მოწყობა და სხვა. სამშენებლო ინფრასტრუქტურის მოწყობის შემდგომ, დაგეგმილია ზედაპირული წყლის ობიექტში ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებულ დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზდჩ) ნორმატივების პროექტი მომზადება და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება.

საპროექტო გვირაბის სამხრეთი პორტალის დატბორვის რისკის შეფასების მიზნით, გაანგარიშებული იქნა მდ. დევდორაკის შესართავის ნიშნულსა და გვირაბის ძირის ნიშნულს შორის მოქცეული ხეობის მონაკვეთის მოცულობა, რაც მიახლოებით შეადგენს 1 099 318 მ³-ს შეადგენს. გვირაბის ნიშნულამდე დატბორვის ხანგრძლივობის გაანგარიშება ჩატარდა 2 სცენარით: პირველი-როცა დარიალი ჰესი უმოქმედოა და სადერივაციო სისტემაში წყლის გატარება არ ხდება და მეორე-როცა დარიალი ჰესის სადარივაციო სისტემაში ტარდება საპროექტო ხარჯი 33 მ³. ყველაზე პესიმისტური სცენარის (მდ. თერგის 1000 წლიანი განმეორებადობის მაქსიმალური ხარჯი და დარიალი ჰესის სადერივაციო სისტემაში წყლის გატარება არ ხდება) შემთხვევაში, გვირაბის სამხრეთი პორტალის ძირის ნიშნულის დატბორვის დრო შეადგენს 27 წუთს, რაც ეფექტური გამაფრთხილებელი სისტემის არსებობის შემთხვევაში საკმარისი იქნება გვირაბში და მდ. თერგის ქვედა დინებაში არსებული ადამიანებისა და ტექნიკის ევაკუაციისათვის.

საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგების მიხედვით, გვირაბის დერეფანში გრუნტის წყალგამოველების შედარებით მაღალი რისკი არსებობს სამხრეთი პორტალის მიმდებარე უბანზე, ხოლო პორტალის წინ ფიქსირდება გრუნტის წყლების გამოსავალი დაახლოებით 10 ლ/წმ დებეტით. პროექტი ითვალისწინებს გვირაბში ჰიდროსაიზლაციო სამუშაოების ჩატარებას, ხოლო პორტალის წინა ტერიტორიაზე არსებული გრუნტის წყლების მდ. თერგის მიმართულებით ორგანიზებულ გაყვანას.

ზემოქმედება მოსალოდნელია ბიოლოგიურ გარემოზე. საპროექტო დერეფანი ცხოველთა მრავალსახეობით არ გამოირჩევა. დარიალი ჰესის მშენებლობის ფაზაზე ჩატარებული მონიტორინგის შედეგების მიხედვით, საპროექტო არეალში საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ცხოველთა სახეობები დაფიქსირებული არ ყოფილა. აღნიშნული გარკვეულად დაკავშირებულია საპროექტო ტერიტორიების მაღალ ანთროპოგენულ დატვირთვასთან საავტომობილო გზაზე ინტენსიური მოძრაობის გამო.

საპროექტო არეალი მცენარეული საფარის თვალსაზრისით ძალზე ღარიბია. სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე, ჩრდილოეთ პორტალის განთავსების ტერიტორიაზე საჭირო იქნება დაახლოებით 22-მდე ფიჭვის და 35-მდე ლიტვინოვის არყის მოჭრა. პორტალთან მისასვლელი გზის დერეფანში მცენარეული საფარი პრაქტიკულად არ არსებობს და შესაბამისად ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. გვირაბის სამხრეთი პორტალის და მისასვლელი გზის სამშენებლო დერეფნის მომზადებისათვის საჭირო გახდება დაახლოებით 125-მდე ფიჭვის, 115-მდე ლიტვინოვის არყის, 40-მდე ვერხვი, 15-მდე გართხმული ღვია, 7-მდე ცირცელი და ჟოლოს, გრაკლას და ქაცვის ბუჩქები. სულ მშენებლობის ფაზაზე მოჭრას დაექვემდებარება 300 ძირი ხე და ბუჩქი. უნდა აღინიშნოს, საპროექტო არეალში არ ხვდება მცენარეთა დაცული სახეობები.

საპროექტო გვირაბის და მისასვლელი გზების დერეფნები შერჩეულია ისე, რომ მათი განთავსება მოხდეს ყაზბეგის ეროვნული პარკის საზღვრების გარეთ. თვით საპროექტო გვირაბის გარკვეული ნაწილი განთავსებული იქნება ეროვნული პარკის ტერიტორიის ქვეშ დიდი სიღმეებზე (მინიმალური სიღრმე დაახლოებით 70 მ, მაქსიმალური 300-400 მ). გამომდინარე აღნიშნულიდან ეროვნული პარკის ბიოლოგიურ გარემოზე პირდაპირი ნეგატიური ზემოქმედება მოსალოდნელია არ არის.

გზშ-ს დოკუმენტაციაში წარმოდგენილია ასევე მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის გეგმა, რომელიც მომზადებულია საქართველოს ნარჩენების მართვის კოდექსის საფუძველზე და შეესაბამება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს №211 ბრძანებით დამტკიცებულ „კომპანიის ნარჩენების მართვის გეგმის განხილვისა და შეთანხმების წესი“-თ განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

წარმოდგენილია გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები და მონიტორინგის საკითხები. წარმოდგენილია ასევე გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ეტაპებისთვის.

ანგარიშში განხილულია სოციალურ-ეკონომიკურ გარემოზე ზემოქმედების სახეები, კუმულაციური ზემოქმედებისა და ტრანსსასაზღვრო ზემოქმედების სახეები.

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

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება საპროექტო დოკუმენტაციაში წარმოდგენილი სქემის, შემარბილებელი ღონისძიებებისა და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის გათვალისწინებით;
2. გვირაბის მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საკომპენსაციო ღონისძიებების სსიპ დაცული ტერიტორიების სააგენტოსთან შეთანხმება, ვინაიდან გვირაბის განთავსების ტერიტორია კვეთს ყაზბეგის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონას 1132.2 მ სიგრძეზე (11798.85 კვ.მ ფართობი);
3. ჩრდილოეთ პორტალთან მისასვლელი გზის დამცავი კაპიტალური ნაგებობის მშენებლობა განახორციელოს გვირაბის მშენებლობასთან ერთად და არა „დაცვის გრძელვადიანი ღონისძიებების კონცეპტუალური პროექტი“-თ გათვალისწინებულ ვადაში (1-2 წელი). გარდა ამისა, დამცავი ნაგებობა არ უნდა იყოს გათვლილი წყალდიდობის 1%-იანი უზრუნველყოფის განმეორებადობის ნაკლებ ნაპირზე დამცავი ნაგებობა უნდა იცავდეს, როგორც ნაპირის კიდის ნაწილს, ასევე თვით ნაყარის ტანს (წყალდიდობის დროს არ უნდა მოხდეს გზის ნაყარის ამგები მასალის მოშლა ნაკადის დინებით);
4. გვირაბის ექსპლუატაციაში გაშვებამდე უზრუნველყოს ნაპირდამცავი ნაგებობის მოწყობა სამხრეთ პორტალთან მისასვლელ გზაზეც;
5. გვირაბის მშენებლობის დასრულებამდე, შეიმუშაოს საევაკუაციო გეგმა გვირაბიდან მოქალაქეებისა და სატრანსპორტო საშუალებების გამოსაყვანად, ასევე წინასწარ უნდა იქნას შერჩეული ის მდგრადი უბნები, სადაც საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელი იქნება მოქალაქეების დროებითი განთავსება;
6. მშენებლობის დაწყებამდე საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოადგინოს ფუჭი ქანების სანაყაროების დეტალური პროექტები (კოორდინატების მითითებით);
7. გვირაბის მშენებლობის დაწყებამდე, უზრუნველყოს დეტალური მონიტორინგის გეგმის შემუშავება, რომელშიც უნდა დაემატოს ექსპლუატაციის ეტაპისთვის მშენებლობის შედეგად დაზიანებული ჰაბიტატების აღდგენის ღონისძიებები;
8. მშენებლობის დაწყებამდე განახორციელოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილი ფრინველების ბუდეების აღრიცხვა და ზემოქმედების თავიდან აცილების კონკრეტული ქმედებების შემუშავება. მშენებლობის პერიოდისთვის უნდა მოხდეს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილი ფრინველების ბუდობის პერიოდის გათვალისწინება;
9. იმ შემთხვევაში თუ გვირაბის მშენებლობა გამოიწვევს კომუნიკაციების გადატანას, უზრუნველყოს აღნიშნული კომუნიკაციების მფლობელებთან შეთანხმება. ხოლო, იმ შემთხვევაში თუ მოხდება გარემოზე ზემოქმედების ნებართვას დაქვემდებარებული ობიექტების ტრასის ცვლილება - უზრუნველყოს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული პროცედურების გავლა
10. სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე, საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოადგინოს საპროექტო დოკუმენტაციაში მითითებული სამშენებლო ბანაკისა და სამშენებლო მოედნის შესახებ ინფორმაცია, რომელიც უნდა მოიცავდეს: ადგილმდებარეობის შესახებ ინფორმაციას; მიწის ფართობის, საკუთრების ფორმისა და კატეგორიის შესახებ ინფორმაციას; ნიადაგურ დახასიათებას; სიტუაციურ და სქემატურ ნახაზებს, ფართობისა და მასზე განთავსებული ობიექტებს პარამეტრების მითითებით და გასატარებელი ღონისძიებების შესახებ ინფორმაციას;
11. გვირაბის სამუშაოების დაწყების და ასევე ექსპლუატაციაში შესვლისთანავე აცნობოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს.

IV. დასკვნა

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი, საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ 132-კმ 135 მონაკვეთზე ალტერნატიული მიმართულების (გზაგამტარი გვირაბის აგება) საპროექტო დოკუმენტაციის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია მხოლოდ წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობების დაცვით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის უფროსი

