



საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№ 31

4 მარტი 2009წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის „ახალქალაქი-კარწახი“-ს უბანი
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“.თბილისი, დავით აღმაშენებლის გამზ. № 150
3. განხორციელების ადგილი – ახალქალაქის და ნინოწმინდის რაიონები
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 16.02.09.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ– საპროექტო კომპანია „აქსა“

II. ძირითადი საპროექტო ბალანსები

შპს „მარაბდა-კარწახი“-ს რკინიგზის მიერ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მიღების მიზნით ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია „ბაქო-თბილისი-ყარსი“-ს რკინიგზის საქართველოს მონაკვეთის „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

ტექნიკური პროექტის მიხედვით „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბანი მდებარეობს კმ 76+000 – კმ 105+360 ნიშნულებს შორის – იწყება თურქეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრიდან და სარკინიგზო სადგურთან „ახალქალაქი-სატვირთო“ (კმ ნიშნულ 105+360) უერთდება მარაბდა-ახალქალაქის არსებულ რკინიგზას. კმ 76+000 – კმ 82+600 ნიშნულის ფარგლებში, 5,5 კმ-ის მანძილზე საპროექტო რკინიგზის ხაზი გადის ჯავახეთის გეგმარებით დაცულ ტერიტორიაზე. გაივლის სოფ.სოფ. კარწახის, ფილიპოვის ბოზალის, სულდას, დადეძის, აატარა გონდრიოს, კულაღისის და ჯიგრაშენის მიმდებარე ტერიტორიებს. მანძილი დასახლებულ პუნქტებსა და რკინიგზას შორის განისაზღვრება 150 (სოფ.სულდა)-3000 (სოფ. კარწახი) მეტრით.

პროექტის მიხედვით კმ ნიშნულ 86+300-დან – კმ ნიშნულ 86+650-მდე, ≈350 მ-ის მანძილზე რკინიგზა კვეთს არსებული მრავალწლიანი უნიკალური ფიჭვის კორომს, რომელზეც არსებობს საქართველოს მთავრობის განკარგულება (№654, 08.12.08.) ასპინძა-ახალქალაქის სატყეო უბნის 2,92 ჰა მიწის ფართობის სახელმწიფო ტყის ფონდიდან ამორიცხვისა და „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობისათვის გამოყენების თაობაზე.

საპროექტო სარკინიგზო მონაკვეთი, ტერიტორიაზე არსებული საინჟინრო-გეოლოგიური, ტექნიკური, ეკოლოგიური და სოციალური პირობებიდან გამომდინარე დაყოფილია ოთხ სექციად (პირველი სექცია – თურქეთ-საქართველოს საზღვრიდან (კმ 76+000 ნიშნული), სოფ. ბოზალის მიმდებარედ არსებული ხელოვნურად გაშენებულ ფიჭვნარი ტყის კორომამდე (კმ 86+300 ნიშნული); მეორე სექცია – ფიჭვნარი ტყის კორომიდან (კმ 86+300 ნიშნული), სოფ. სულდამდე (კმ 90+200 ნიშნული); მესამე სექცია – სოფ. სულდადან (კმ 90+200 ნიშნული), სოფ. დადეძამდე (კმ 93+500 ნიშნული); მეოთხე სექცია – სოფ. დადეძიდან (კმ 93+500 ნიშნული), სოფ. ჯიგრაშენამდე (მარშრუტის ბოლო –კმ ნიშნული 105+360).

წარმოდგენილი გზმ ანგარიშში განხილულია მხოლოდ „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობასთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი ასპექტები და არ მოიცავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში შემაჯავალი ობიექტების მდებარეობის განხილვას, საპროექტო, საინჟინრო და სოციალური გარემოზე ზემოქმედების შეფასების საკითხებს. „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობა განხორციელდება ახალქალაქის და ნინოწმინდის რაიონებში.

ტექნიკური პროექტის თანახმად, „ბაქო-თბილისი-ყარსი“-ს რკინიგზის საქართველოს მონაკვეთის „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობა თურქეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრიდან (76+000 კმ ნიშნული) 77+250 კმ ნიშნულამდე განხორციელდება გვირაბში. საპროექტო რკინიგზის საერთო სიგრძე განისაზღვრება 33 კმ-ით. უბნის ტექნიკური

11. საინჟინერო-საპროექტო-სახელმძღვანელო

შპს „მარაბდა-კარწახი“-ს რკინიგზის მიერ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მიღებას მიზნით ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია „ბაქო-თბილისი-ყარსი“-ს რკინიგზის საქართველოს მონაკვეთის „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

ტექნიკური პროექტის მიხედვით „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბანი მდებარეობს კმ 76+000 – კმ 105+360 ნიშნობას შორის. საინჟინერო-საპროექტო-სახელმძღვანელო „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბანზე სადგურთა „ახალქალაქი-სატყვირო“ (კმ ნიშნულ 105+360) უერთდება მარაბდა-ახალქალაქის არსებულ რკინიგზას. კმ 76+000 – კმ 82+600 ნიშნულის ფარგლებში, 5,5 კმ-ის მანძილზე საპროექტო რკინიგზის ხაზი კადან ჯავახეთის გვეცმარებით დაცულ ხარბორთახზე, იართის ხეობის არსებულ მარაბდა-ახალქალაქის ხაზზე გადასულია. საინჟინერო-საპროექტო-სახელმძღვანელო „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბანზე სადგურთა „ახალქალაქი-სატყვირო“ (კმ ნიშნულ 105+360) უერთდება მარაბდა-ახალქალაქის არსებულ რკინიგზას. კმ 76+000 – კმ 82+600 ნიშნულის ფარგლებში, 5,5 კმ-ის მანძილზე საპროექტო რკინიგზის ხაზი კადან ჯავახეთის გვეცმარებით დაცულ ხარბორთახზე, იართის ხეობის არსებულ მარაბდა-ახალქალაქის ხაზზე გადასულია. საინჟინერო-საპროექტო-სახელმძღვანელო „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბანზე სადგურთა „ახალქალაქი-სატყვირო“ (კმ ნიშნულ 105+360) უერთდება მარაბდა-ახალქალაქის არსებულ რკინიგზას. კმ 76+000 – კმ 82+600 ნიშნულის ფარგლებში, 5,5 კმ-ის მანძილზე საპროექტო რკინიგზის ხაზი კადან ჯავახეთის გვეცმარებით დაცულ ხარბორთახზე, იართის ხეობის არსებულ მარაბდა-ახალქალაქის ხაზზე გადასულია.

პროექტის მიხედვით კმ ნიშნულ 86+300-დან – კმ ნიშნულ 86+650-მდე, 350 მ-ის მანძილზე რკინიგზა კვიის არსებული მოვალეობა უზიარებულ ფიჭვის კორძის, რიძელზეც არსებობს საქართველოს მოვალეობის განკარგულება (N654, 08.12.08.) ასახობდა-ახალქალაქის სატყეო უბნის 2,92 ჰა მიწის ფართობის სახელმწიფო ტყის ფონდიდან ამორიცხვისა და „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობისათვის გამოყენების თაობაზე.

საპროექტო სარკინიგზო მონაკვეთი, ცერიტორიაზე არსებული საინჟინერო-ეკოლოგიური, ტექნიკური, ეკოლოგიური და სოციალური პირობებიდან გამომდინარე დაყოფილია ოთხ სექციად (პირველი სექცია – თურქეთ-საქართველოს საზღვრიდან (კმ 76+000 ნიშნულა), სოფ. ბოზალის მიმდებარე არსებული ხელოვნურად გაშენებულ ფიჭვნარი ტყის კორძამდე (კმ 86+300 ნიშნული); მორე სექცია – ფიჭვნარი ტყის კორძიდან (კმ 86+300 ნიშნული), სოფ. სულდამდე (კმ 90+200 ნიშნული); მესამე სექცია – სოფ. სულდადან (კმ 90+200 ნიშნული), სოფ. დადემამდე (კმ 93+500 ნიშნული); მეოთხე სექცია – სოფ. დადემადან (კმ 93+500 ნიშნული), სოფ. ჯივრაშენამდე (მარშრუტის ბოლო -კმ ნიშნული 105+360).

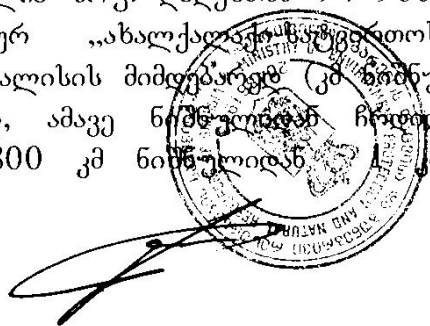
წარმოდგენილი გზმ ანგარიშში განხილულია მხოლოდ „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობასთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი ასპექტები და არ მოიცავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში შეძავალი ობიექტების მშენებლობის შეფასების საკითხებს. „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობა განხორციელდება ახალქალაქის და ნინოწმინდის რაიონებში.

ტექნიკური პროექტის თანახმად, „ბაქო-თბილისი-ყარსი“-ს რკინიგზის საქართველოს მონაკვეთის „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობა თურქეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრიდან (76+000 კმ ნიშნული) 77+250 კმ ნიშნულამდე განხორციელდება გვირაბში. საპროექტო რკინიგზის ხაზით სივრცის განსაზღვრის კმ 77+250-დან კმ 77+300-მდე ტექნიკურ-

პარამეტრებად მიღებულია: ხაზის კატეგორია – II, ლიანდაგების რაოდენობა – 1, მუშაობის რეჟიმი – სადღეღამისო წლის განმავლობაში; სეისმომდეგობა – 9 ბალი; მთავარი გზების რაოდენობა – 1; ლიანდაგი – 1435მმ (საერთაშორისო UIC სტანდარტი); მინიმალური რადიუსი – 600მ. ლოკომოტივის ტიპი სამგზავრო და სატვირთო მოძრაობისათვის – ელმავალი -10 (ორმაგი წვეთ); მაქსიმალური ქანობი გვირაბში – 15%, ღია მონაკვეთებისათვის – 16%, მიწის ვაკისის სივანე – 11,7 მეტრი, მინიმალური მანძილი ლიანდაგის ღერძიდან მთიანი ნაწილის ჩამოჭრილ უბანამდე – 3,5მ. რკინიგზის გამტარუნარიანობა ორივე მიმართულებით I ეტაპზე გათვლილია წელიწადში 5 მლნ ტონა ტვირთზე, II ეტაპზე – წელიწადში 15 მლნ. ტონა ტვირთზე, ამასთან ეტაპების ხანგრძლივობა განსაზღვრული არ არის. მოძრაობის სიდიდეები – სამგზავრო მატარებლის 6-7 წყვილი დღეღამეში, სატვირთო – 23-25 წყვილი დღეღამეში. ძირითადი გზების ზედნაშენის ტიპი – გადასარბენებზე და სადგურებზე უპირაპირებო R-65 ტიპის ფოლადის რელსებით. მშენებლობის ხანგრძლივობა – 2 წელი.

გზშ ანგარიშის თანახმად, ტექნიკური პროექტით რკინიგზის ხაზის სამშენებლო სამუშაოების მოსამზადებელ ეტაპზე გათვალისწინებულია სამი სამშენებლო ბაზის მოწყობა გარემოსდაცვითი და სახანძრო უსაფრთხოების ნორმების დაცვით: I – თურქეთის საზღვართან 77+150 კმ ნიშნულის მიმდებარედ; II – სოფ. ფილიპოვკასთან (კმ ნიშნული 84+500), რომელიც ძირითადად გამოიყენება სარკინიგზო ვაკისის მოსამზადებელი ინერტული მასალების დასაწყობებისთვის; III – ძირითადი ბაზა განთავსდება სოფ. კულალისის მიმდებარედ, სადაც გათვალისწინებულია ვაგონის ტიპის საცხოვრებელის, სასადილოს და საშხაპის მოწყობა 55 კაცზე, საოფისე დროებითი ნაგებობისა და ტუალეტების, დიზელის საწვავის სამარაგო 60 ტონიანი რეზერვუარის, სარემონტო სახელოსნოსა და სასაწყობო მეურნეობის მოწყობა. ახალი უბნის მშენებლობაზე სულ გამოიყენება 134 ერთეული სამშენებლო მანქანა და სატრანსპორტო საშუალება. ამ მონაცემებში არ შედის საქართველო-თურქეთის საზღვართან გათვალისწინებულ სამშენებლო ბაზაზე არსებული ტექნიკური საშუალებები, რომლებიც ჯერ-ჯერობით განსაზღვრული არ არის.

ახალქალაქი-კარწახის რკინიგზის ვაკისის მომზადება პროექტით გათვალისწინებულია საერთაშორისო სტანდარტის (UIC) მქონე რკინიგზის ხაზისთვის (1435 მმ). რკინიგზის სადგურთან „ახალქალაქი-სატვირთო“ გათვალისწინებულია სარკინიგზო შემადგენლობის გადამყვანი პუნქტის მოწყობა 1520 მმ-იან ხაზზე. სარკინიგზო ვაკისის მოსაწყობად საჭირო იქნება 1250000 მ³ მოცულობის ვულკანური წიდა და პემზა, 1275000 მ³ ქვიშა და ღორღი და 3250000 მ³ ბაზალტი, რომელთა მოპოვება შესაძლებელი იქნება მხოლოდ სასარგებლო წიაღისეულით სარგებლობაზე ლიცენზიის მიღების შემდეგ. შესაბამისი საბადოების გახსნა გათვალისწინებულია სოფ. დადემთან 94+960 კმ ნიშნულის მიმდებარედ, რკინიგზის სადგურ „ახალქალაქი-სატვირთო“-ს მიმდებარედ (კმ ნიშნული 105+360), სოფ. კულალისის მიმდებარედ (კმ ნიშნული 101+680); კმ ნიშნულ 105+360 მიმდებარედ, ამავე ნიშნულიდან ჩრდილო-დასავლეთით 4 კმ-ის დაცილებით და 103+800 კმ ნიშნულიდან 1 კმ-ის დაცილებით.



გზმ ანგარიშში განხილულია გარემოს ფონური მდგომარეობა და მოცემულია ბიოგარემოზე, ზედაპირულ და გრუნტის წყლებზე, საშიში გეოლოგიური პროცესების განვითარებაზე, ატმოსფერულ ჰაერზე, ხმაურზე, სოციალურ გარემოზე, კულტურულ ძეგლებზე და არქეოლოგიური უბნებზე ზემოქმედების შეფასება.

აღნიშნული შეფასების თანახმად, ზემოქმედების ხარისხი მაღალი იქნება ბიოგარემოზე (სარკინიგზო უბნის I და II სექციები) და გეოლოგიურ პროცესებზე (მეწყერები, ეროზია, ქვათაცვენა, დახრამვა და სხვ), რომელთა განვითარება მოსალოდნელია მთელი სარკინიგზო მარშრუტის გასწვრივ, განსაკუთრებით კი „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის I სექციის (კმ ნიშნული 77+150 – კმ ნიშნული 80+500) მშენებლობისას. ამასთან საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების შედეგად განსაზღვრულია, რომ კმ 77+512 – კმ 82+435 ნიშნულებს შორის მდებარე ტერიტორია წარმოადგენს არა მარტო მეწყერულ, არამედ მიწისქვეშა წყლების მაღალი შემცველობის მონაკვეთს, რომელიც აგებულია ლოდნარ-თიხნარით (ქვიშიანი შემაკვებლით). ამ მონაკვეთზე რკინიგზის მშენებლობის დროს გათვალისწინებულია მეწყერული სეგმენტების ქვედა ნაწილებში ხიმინჯების აგება. დანარჩენ ობიექტებზე ზემოქმედების ხარისხი შეფასებულია როგორც საშუალო და დაბალი. აღნიშნულიდან გამომდინარე, რკინიგზის უსაფრთხოების მიზნით სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე საჭიროა დეტალური კვლევების ჩატარება.

საპროექტო ტრასის მთელი სიგრძე გადაკვეთილია 27 უსახელო მშრალი ხევით და 5 მცირე მდინარის ხეობით. პროექტის მიხედვით კმ 77+150 – კმ 88+00 ნიშნულის ფარგლებში გათვალისწინებულია მშრალ ხევებზე 20 საინჟინრო ნაგებობის აგება, აქედან ჯავახეთის გეგმარებითი დაცული ტერიტორიის კმ 77+150 – კმ 82+600 ნიშნულის ფარგლებში – 14 ნაგებობის მშენებლობა.

საინჟინრო ნაგებობის პარამეტრები ყველა გადაკვეთაზე, გარდა კმ. ნიშნულ 81+660 და კმ ნიშნულ 82+302 იდენტურია – 2x2, მაშინ, როდესაც ამ მონაკვეთის გადამკვეთი მშრალი ხევების წყლის მაქსიმალური ხარჯების ჩამოყალიბებული მორფომეტრიული ელემენტები (კალაპოტის სიგრძეები, ქანობები, წყალშემკრები აუზის ფართობები და სხვ) განსხვავებულია. მდ. კირხ-ბულახზე გათვალისწინებულია ორ ბურჯიანი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა. სოფ. ბოზალიდან მარშრუტის ბოლომდე რკინიგზის საპროექტო ტრასის ორივე მხარეს განლაგებულია კერძო საკუთრებაში არსებულ სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწები. მოსახლეობის გადასაადგილებლად რკინიგზის ქვეშ მოეწყობა 5,00 x 5,00 მ-ის კვადრატული ფორმის ნაგებობები.

წარმოდგენილ გზმ ანგარიშში დადგენილია ხმაურის ფონური მნიშვნელობები, შესრულებულია აკუსტიკური გაანგარიშება მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობებისათვის. გაანგარიშების საფუძველზე დადგენილია, რომ სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის დროს სოფ. სოფ. სულდა, დადეში, ბოზალი და ჯიგრაშენი მოსალოდნელია ხმაურის დასაშვები დონეების გადაჭარბება.

სარკინიგზო ხაზის ექსპლუატაციის პერიოდში წარმოქმნილი ხმაურის გაანგარიშების საფუძველზე დადგენილია, რომ სოფ.სოფ. ბოზალი, დადეში და

სულდა ხმაურის დასაშვები დონეების გადაჭარბებამ შეიძლება მიაღწიოს 5-7 დბA, ხოლო სოფ.სოფ. ყულალისში და ჯიგრაშენში გადაჭარბება იქნება 2-4 დბA.

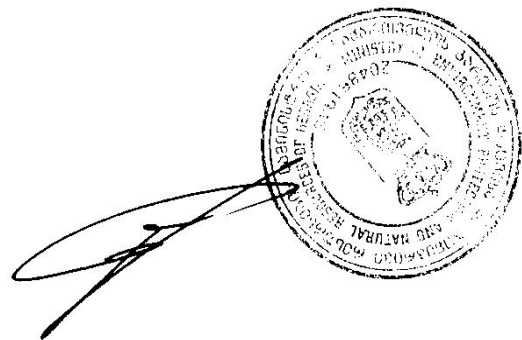
გზმ ანგარიშში განხილულია სამშენებლო ბანაკებში წარმოქმნილი სამეურნეო და სანიაღვრე ჩამდინარე წყლების საკითხი. სამეურნეო ჩამდინარე წყლების შესაგროვებლად (დღეში 4,68მ³ ოდენობით), ბაზის ტერიტორიაზე გათვალისწინებულია არაბეტონირებული ორმოს მოწყობა, მისი დაცლა და გატანა მოქმედ საკანალიზაციო ქსელში ჩაშვებით მოხდება საასენიზაციო მანქანით. ბანაკის ტერიტორიაზე წარმოქმნილი სანიაღვრე წყლების ჩაშვება წელიწადში 5330 მ³ ოდენობით, წინასწარი გაწმენდის შემდეგ, სანიაღვრე გამყვანი არხის საშუალებით გათვალისწინებულია მდ. კირხ-ბულახში.

გზმ ანგარიშში განხილულია რკინიგზის მშენებლობის ეტაპზე გარემოზე პოტენციური ზემოქმედების სახეები და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, რომლებიც დაკავშირებულია სამშენებლო ბანაკის მოწყობის, მცენარეული საფარის და ფაუნის სახეობების (მათ შორის IUCN-ის წითელ სიაში შეტანილი), მშენებლობის დერეფანში ახლომდებარე სოფლებზე მიმდინარე სამუშაოებით გამოწვეული ზემოქმედების, სარკინიგზო ვაკისის მოსამზადებელი სამუშაოების დაწყებამდე მოხსნილი ნიადაგის ფენის დასაწყობების, დასაქმებული პერსონალის უსაფრთხოებაზე ნეგატიურ ზემოქმედების, კულტურულ ძეგლებსა და არქეოლოგიურ უბნებზე ზემოქმედების შემცირების, საქმიანობისთვის დროებით გამოყენებული ტერიტორიების პირველად მდგომარეობამდე აღდგენის და სამშენებლო ნარჩენებით გამოწვეული ზემოქმედების შემცირებასთან.

გზმ ანგარიშში განხილული გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმაში მოცემულია ტერიტორიის კომპლექსური აღდგენის, ლანდშაფტის მართვის, მოსახლეობის უსაფრთხოებისა და მათთან ურთიერთობის, დაბინძურების თავიდან აცილების გეგმები და მშენებლობის ფაზაზე განსახორციელებელი გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

წარმოდგენილ გზმ ანგარიშში განხილული არ არის რკინიგზის მშენებლობის ტექნიკური განხორციელების შესაძლებლობა რთული რელიეფის პირობებში (მაგ.: 77+250 კმ ნიშნულიდან 82+435 კმ ნიშნულამდე, 87+300-88+100 კმ ნიშნულებს შორის).

ეკოლოგიური ექსპერტიზის მიმდინარეობის პროცესში დამოუკიდებელი ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნები საფუძვლად უდევს წინამდებარე დასკვნის III თავით გათვალისწინებულ პირობებს.



III. პირობები

1. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობა ვალდებულია საპროექტო რკინიგზის მშენებლობის დროს უზრუნველყოს გზმ ანგარიშში მოცემული შემარბილებელი ზომებისა და მენეჯმენტის გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებების შესრულება;
2. მშენებლობის პერიოდში ფიჭვნარ კორომში 2,92 ჰა ნაძვნარის გაჩეხვის საკომპენსაციოდ და იმის გათვალისწინებით, რომ მშენებლობისთვის განკუთვნილი რეგიონი მოკლებულია ტყით დაფარულ ფართობებს და ხსენებული ფიჭვის კორომი, ხნოვანების (70-80 წელი) და სხვა სატაქსაციო თუ გეობოტანიკური მახასიათებლების მიხედვით წარმოადგენს სტაბილურ ფიტოცენოზს რეგიონისთვის, აგრეთვე არსებული ფიჭვნარის კორომის ნიადაგდაცვითი, წყალმარეგულირებელი, ეროზიის საწინააღმდეგო და სხვა გარემოსდაცვითი უმნიშვნელოვანესი ფუნქციების მხედველობაში მიღებით, უზრუნველყოს თვითმმართველობის ადგილობრივი ხელმძღვანელობისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონალური სატყეო სამმართველოს მიერ გამოყოფილი ფართობის გატყიანება კაკასიური ფიჭვის გადარგვისა და ახალი ნერგების დარგვის გზით. აღნიშნული სარეაბილიტაციო სამუშაოები – ხეების გადარგვა, გახარება და ახალი ნერგების დარგვა-გახარება განხორციელდეს მიდმივი მონიტორინგის პირობებში;
3. მოჭრილი ხე-ტყის დასაწყობებისა და შემდგომი განკარგვის საკითხები შეთანხმდეს თვითმმართველობის ადგილობრივ ორგანოებთან;
4. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ, იმ შემთხვევაში, თუ სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა 87+300–88+100 კმ ნიშნულის ფარგლებში, რელიეფის სირთულის გამო, რკინიგზის ხაზის უსაფრთხოების გათვალისწინებით განხორციელდება გვირაბში, რკინიგზის ხაზის მშენებლობის ალტერნატიულ ვარიანტად განიხილოს რკინიგზის ხაზის გაყვანა ფიჭვნარი კორომის სამხრეთით იმ ვარაუდით, რომ გვირაბის ≈ 1.5 კმ-ის შემდეგ მშენებლობა გაგრძელდება ღია წესით და $\approx 85+500$ კმ ნიშნულზე შეუერთდება საპროექტი რკინიგზის ხაზს. გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში პროექტი წარმოდგენილი იქნეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში შესათანხმებლად;
5. სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის დაწყებამდე დამატებით იქნეს შესწავლილი რკინიგზის ხაზით მშრალი ხეების გადაკვეთის მორფომეტრიული ელემენტები (კალაპოტის სიგრძეები, ქანობები, წყალშემკრები აუზის ფართობები და სხვ). განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს გემარებით ტრანსსასაზღვრო დაცული ტერიტორიის (კმ ნიშნული 77+150 – კმ ნიშნული 82+600) ფარგლებში გათვალისწინებული საინჟინრო ნაგებობების მშენებლობაზე. დადგინდეს საქართველოს ტერიტორიაზე საპროექტო გვირაბისა და მდ. კირხ-ბულახზე ასაშენებელი ხიდის საინჟინრო პარამეტრები და შესაბამისი პროექტები შესათანხმებლად წარმოდგენილი იქნეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში;
6. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის გაცემიდან 6 თვის ვადაში წარმოდგენილი იქნეს გეოლოგიურად საშიში პროცესების საწინააღმდეგო კონკრეტული

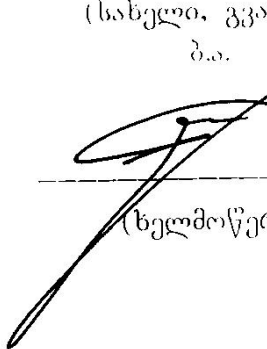
ლონისძიებები და მათ სამართავად გათვალისწინებული ნაგებობების ძირითადი პარამეტრები;

7. რეგიონის გეოტექტონიკური პირობებიდან გამომდინარე, სარკინიგზო უბანზე მშენებლობა განხორციელდეს არსებული სეისმური საშიშროების პირობების გათვალისწინებით და სამშენებლო ნორმების სრული დაცვით. სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდეს გარემოსდაცვითი სპეციალისტის ზედამხედველობით;
8. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის გაცემიდან ოთხ თვის ვადაში დამუშავდეს და თვითმმართველობის ადგილობრივ ორგანოებთან შეთანხმდეს რკინიგზის ვაკისას მოწყობისას დარჩენილი ზედმეტი გრუნტის ოპტიმალური განთავსებისა და რეკულტივაციის დეტალური პროექტი და ამ მიზნით საჭირო გამოსაყოფი მიწის ფართობის და ტრანსპორტირების გზები;
9. მშენებლობის დაწყებამდე დამატებით იქნეს შესწავლილი და შეფასებული საპროექტო ტერიტორიაზე (მათ შორის ფიჭვნარ კორომებში) არსებული ვარეულ ცხოველთა მდგომარეობა სახეობების მიხედვით, მათი მიგრაციის გზები, მოსალოდნელი ზემოქმედება და საჭიროების შემთხვევაში რკინიგზის ვაკისზე მოეწყოს ცხოველთა ხელოვნური გადასასვლელები; გადასასვლელების საპროექტო დოკუმენტაცია შეთანხმდეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს შესაბამის სამსახურთან;
10. იქედან გამომდინარე, რომ რკინიგზის ექსპლუატაციის პერიოდში სოფ. სოფ. ბოზალი, დადგენილი და სულდა ხმაურის დასაშვები დონეების გადაჭარბებამ შეიძლება მიაღწიოს 5-7 დბA, ხოლო სოფ. სოფ. კულალისში და ჯიგრაშენში გადაჭარბება იქნება 2-4 დბA. მიზანშეწონილია რკინიგზის ხაზის გასწვრივ აკუსტიკური ეკრანების დამონტაჟება დასახლებული პუნქტების მხარეს;
11. გზმ ანგარიშში მოცემული სტრატეგიის შესაბამისად რკინიგზის სადგურ „ახალქალაქი-სატვირთო“-სთან გათვალისწინებული სარკინიგზო შემადგენლობის გადამყვანი პუნქტის და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში შემავალი ობიექტების (სადგურები, ვაგონების სამრეცხაოები, სარემონტო დეპოების და სხვა) პროექტები წარმოდგენილი იქნეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში შესათანხმებლად;
12. ახალქალაქი-კარწახის რკინიგზის ექსპლუატაციაში გაშვებამდე დამუშავდეს და საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან შეთანხმდეს:
 - გარემოსდაცვითი მონიტორინგის პროგრამა და მისი ეტაპობრივი განხორციელების გეგმა. სარკინიგზო მონაკვეთის ექსპლუატაციაში შესვლის შემდეგ მონიტორინგის პროგრამაში გათვალისწინებული იქნეს ხმაურის პარამეტრების მონიტორინგი და მიღებული შედეგების შესაბამისად მოსახლეობის სარკინიგზო ხმაურისაგან დამცავი დამატებითი ღონისძიებების შემუშავება;
 - ნარჩენების მართვის ოპტიმალური სტრატეგია, პროგრამა და გეგმა, რომელიც გაითვალისწინებს რკინიგზის სამშენებლო სამუშაოებისა და შემდგომი ექსპლუატაციის პერიოდში წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის, ან/და განთავსების შესახებ წესებს;
 - ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების კონკრეტული გეგმა;

IV. დასკვნა

შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს მიერ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მიღების მიზნით ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „ბაქო-თბილისი-ყარსი“-ს „ახალქალაქი-კარწახი“-ს უბნის საპროექტო დოკუმენტაციის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობების გათვალისწინების შემთხვევაში.
ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცეს განუსაზღვრელი ვადით.

ლიცენზიებისა და ნებართვების
სამსახურის უფროსი
ნიკოლოზ ჭახნაკია
(სახელი, გვარი)
ბ.ა.


(ხელმოწერა)

