



## საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

### ბრძანება N 2-1563

19/11/2021

ქ. თბილისი

#### **ბათუმის მუნიციპალიტეტში, სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ 110 კვ ელექტროგადამცემი ხაზის „ჭარნალის“ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ**

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ (ს.კ 205169066) მიერ, გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში წარმოდგენილია ბათუმის მუნიციპალიტეტში, 110 კვ ელექტროგადამცემი ხაზის „ჭარნალის“ მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის განთავსება სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ასევე ბათუმის მუნიციპალიტეტის მერიის საინფორმაციო დაფაზე და ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილებზე. გზმ-ის ანგარიში მომზადებულია ფ/პ სოლომონ ცაბაძის მიერ.

2019 წლის 13 დეკემბერს სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ მიერ, სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოდგენილი იყო აღნიშნული პროექტის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ, სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (სკოპინგის დასკვნა N18 – 06.03.2020).

გზმ-ის ანგარიშში განხილულია პროექტის განხორციელების 3 ალტერნატიული და არაქმედების ალტერნატივა. პროექტის მიხედვით, ალტერნატივის შერჩევა მოხდა, სოციალურ-ეკონომიკური, გარემოსდაცვითი და ტექნიკური საკითხების ანალიზის საფუძველზე.

პირველი ალტერნატივის მიხედვით, ეგხ-ის დერეფანი იწყება ქ/ს „ბათუმი 220“-ის ტერიტორიაზე, საიდანაც საჰაერო ხაზით ჩრდილოეთით მიუყვება ზაზა ფანასკერტელ ციციშვილის ქუჩას და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ბათუმი-ახალციხის საავტომობილო გზას, სადაც გადაკვეთს სხვადასხვა კომერციული საქმიანობის მიზნით ინტენსიურად ათვისებულ ტერიტორიებს, მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტებსა და კერძო პირების მფლობელობაში არსებულ მიწის ნაკვეთებს. აღნიშნულ მონაკვეთზე მიწათმფლობელობის საკითხები საბოლოოდ დადგენილი არ არის, შესაბამისად მოსალოდნელია კონფლიქტური სიტუაციის წარმოქმნა. გარდა ამისა, აღნიშნული ალტერნატივის შემთხვევაში, საპროექტო ეგხ-ის საკაბელო (მიწისქვეშა) მონაკვეთის ტრანშეის ამოთხრის გარკვეული პერიოდით შეზღუდავს ბათუმი-ახალციხის საავტომობილო გზის ტრასის გასწვრივ არსებულ სავაჭრო და საწარმო ობიექტებზე

სრულყოფილ წვდომას, რაც ასევე კონფლიქტური სიტუაციების მიზეზი შეიძლება გახდეს. გარდა ამისა, ბათუმი-ახალციხის გზაზე სატრანსპორტო ნაკადის მოძრაობა ინტენსიურია, ხოლო ეგხ-ის სამშენებლო სამუშაოები გამოიწვევს გზაზე მოძრაობის შეზღუდვას. ასევე, ზემოაღნიშნულ მონაკვეთზე წარმოდგენილი სხვადასხვა კომუნიკაციები, რომლებიც მოსახლეობისა და ტრასის გასწვრივ არსებული მცირე საწარმოების მიერ სხვადასხვა დროს, დაუგეგმვად და უკონტროლოდ იქნა დამონტაჟებული, შესაბამისად არ არის ხელმისაწვდომი გადასაკვეთი კომუნიკაციების სქემა. ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე პირველი ალტერნატივის შერჩევა არ მომხდარა.

საპროექტო ეგხ-ის მეორე ალტერნატიული ვარიანტი გადაკვეთს ანთროპოგენური დატვირთვის მქონე ტერიტორიებს, სადაც პირველი ალტერნატივისგან განსხვავებით, ნაკლებადაა წარმოდგენილი კერძო მფლობელობაში არსებული ნაკვეთები და საცხოვრებელი სახლები. ასევე, ეგხ-ის დერეფანი შესაძლებელია არიდებული იქნას „ზურმუხტის ქსელის“ დამტკიცებულ საიტის (ჭოროხი დელტა - GE0000054) საზღვრებს. აღნიშნული ალტერნატივა ქვესადგურ „ბათუმი 220“-დან საჰაერო ხაზით მიემართება დასავლეთის მიმართულებით და გადაკვეთს სხვადასხვა სამრეწველო ობიექტებს, რის შემდეგაც 2,5 კმ-ის მანძილზე მიუყვება ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის და ასაფრენი ბილიკის ცენტრიდან მისი დაშორება 250 მეტრს შეადგენს. თუ გავითვალისწინებთ, რომ აეროპორტის გასწვრივ საჭირო იქნება არანაკლებ 8-10 საყრდენის განთავსება, ამგვარი ტექნიკური გადაწყვეტა თითქმის შეუძლებელი იქნებოდა, ფრენების უსაფრთხოებიდან გამომდინარე. ამასთან გასათვალისწინებელია, რომ საკაბელო სექციაში გადასვლასთან ახლოს არის ზონა, რომელშიც რამდენიმე მიწისზედა და მიწისქვეშა კომუნიკაცია იკვეთება, მათ შორის ბათუმი-სარფის ახალი გზა (საპროექტო), შპს „საქაერონავიგაციის“ და სხვადასხვა ოპერატორების საკომუნიკაციო კაბელები. აქვეა საწრეტი არხები და შპს „სოკარ-ჯორჯია პეტროლეუმის“ გაზის მილსადენი. მოცემული ალტერნატივის დერეფანი ასევე გადაკვეთს კერძო მფლობელობაში არსებულ (შპს „ნეტრო ქონსტრაქშენი“, „ჰაიდელბერგცემენტი“, შპს „გზა“, შპს „TECHNO SERVICE“, შპს „ბონდი“) საწარმოო ტერიტორიებს, რაც სირთულეს შექმნის, როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის ეტაპზე. ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე მეორე ალტერნატივის ფაქტობრივად მხოლოდ ერთი უპირატესობა გააჩნია, რომ არ კვეთს ზურმუხტის ქსელის საიტს, შესაბამისად აღნიშნული ალტერნატივის შერჩევა არ მომხდარა.

მესამე (შერჩეული ალტერნატივა) ალტერნატივის მიხედვით, საპროექტო ეგხ-ის საჰაერო მონაკვეთი იწყება ქვესადგურ „ბათუმი-220“-ის ტერიტორიის პერიმეტრზე მდებარე საყრდენიდან (ხელვაჩაური. ზაზა ფანასკერტელ-ციციშვილის ქუჩა), 180 მეტრში შედის სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ სერვის ცენტრის (სასაწყობე მეურნეობის) ტერიტორიაზე და შემდეგ მიუყვება ჭოროხის ქუჩას. აღნიშნული მონაკვეთის გასწვრივ მდებარეობს სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ ტრანსფორმატორების სარემონტო საამქრო, საიდანაც მოხდება სამშენებლო სამუშაოების უზრუნველყოფა, საყრდენების მზა კონსტრუქციები, ფუნდამენტის ბლოკები და სხვა საჭირო მასალების სამშენებლო უბნებზე მიწოდება, რაც უზრუნველყოფს ეგხ-ის ტრასის გასწვრივ სამშენებლო მოედნების მოწყობის, მასალების დასაწყობებისა და ტექნიკის დგომის თავიდან აცილებას, აღნიშნული გადაწყვეტილება, თავის მხრივ შეამცირებს გარემოზე ზემოქმედების რისკებს. ჭოროხის ქუჩაზე წარმოდგენილია სამრეწველო ზონა და გვხვდება ანთროპოგენური ლანდშაფტები. შერჩეული ალტერნატივის მიხედვით, საპროექტო ეგხ-ის დერეფანი 3,4 კმ-ის მანძილზე კვეთს „ვეროპის ველური ბუნების და ბუნებრივი ჰაბიტატების დაცვის შესახებ“ (ბერნის) კონვენციის შესაბამისად შექმნილ „ზურმუხტის ქსელის“ დამტკიცებულ საიტის (ჭოროხი დელტა - GE0000054) ნაწილს (გზშ-ის ანგარიშში შეფასებულია დაგეგმილი საქმიანობის

შედეგად ზურმუხტის ქსელის ტერიტორიაზე ზემოქმედება და განხილულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები) ჯამური 3,4 კმ-დან, საჰაერო ეგხ-ის მანძილია 2,5 კმ (21-დან 32-საყრდენამდე), ხოლო მიწისქვეშა სექციის - 0,9 კმ. გადაკვეთის შემდეგ, ეგხ-ის დერეფანი გაივლის ბათუმის ნარჩენების მოქმედი პოლიგონის ტერიტორიას. ეგხ-ის საჰაერო სექციის ბოლო მონაკვეთი #30 და #31 საყრდენებს შორის გასდევს ინერტული მასალების ამოღების შედეგად დეგრადირებულ ტერიტორიას და #32 საყრდენით მთავრდება ადლიის ჩამდინარე წყლის გამწმენდი ნაგებობისა და ე.წ. ახალი ბულვარის მიმდებარედ. შერჩეული მარშრუტის ტრასის საინჟინრო, გეოლოგიური და შენობა-ნაგებობებზე ზემოქმედების შესწავლამ არ გამოავლინა რაიმე შემაფერხებელი ან გადაულახავი ფაქტორი, რაც ხელს შეუშლიდა ტექნიკური თვალსაზრისით ეგხ-ის პროექტის (ტრასის საჰაერო მონაკვეთის) განხორციელებას. ეგხ-ის დერეფნის ფარგლებში, საყრდენებისათვის განკუთვნილი მიწის ნაკვეთები წარმოადგენს აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის მთავრობის საკუთრებას.

დაგეგმილი საქმიანობა ითვალისწინებს, ქ/ს „ბათუმი 220“-დან (GPS კოორდინატები: X-720782, Y-4606495), ქ/ს „ბათუმი 4“-მდე 110 კვ ძაბვის ელექტროგადამცემი ხაზის გაყვანას, რაც უზრუნველყოფს ელექტროენერჯის უსაფრთხო და სტაბილურ გატარებას. საპროექტო ელექტროგადამცემი ხაზის ჯამური სიგრძე იქნება 9,786 კმ, საიდანაც საჰაერო ხაზის (ორჯაჭვიანი ხაზი) დერეფნის სიგრძეა 7,14 კმ, ხოლო მიწისქვეშა (საკაბელო) ხაზის - 2,64 კმ. ეგხ-ის საყრდენები განთავსდება არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთებზე (ცალკეული საყდენებისთვის მინიმალური ფართობი 64 მ<sup>2</sup>, მაქსიმალური - 196 მ<sup>2</sup>). ეგხ-ის საყრდენების მოსაწყობად გამოყოფილი მიწის ნაკვეთის ჯამური ფართობია 2892 მ<sup>2</sup> (0,29 ჰა). საპროექტო ეგხ-ის დერეფნიდან უახლოესი საცხოვრებელი სახლი მდებარეობს 50 მეტრის დაშორებით.

საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფანი მოიცავს 32 საყრდენ ანძას, საიდანაც საწყისი 12 ანძის განთავსება დაგეგმილია ხელვაჩაურის დასახლების ტერიტორიაზე, ხოლო 20 ანძა განთავსდება ქ. ბათუმის ტერიტორიაზე. საპროექტო ეგხ-ის საჰაერო სექციის დერეფანი საწყისი წერტილიდან (ქ/ს „ბათუმი 220“) მიემართება დასავლეთის მიმართულებით და 5,12 კმ-ის მანძილზე გაივლის ჭოროხის ქუჩას, რომელიც მდებარეობს მდ. ჭოროხის მარჯვენა სანაპიროზე (ეგხ-ის დერეფანი არ გადაკვეთს მდ. ჭოროხს). მდ. ჭოროხის სანაპიროს გავლის შემდეგ, ეგხ-ის დერეფანი დაახლოებით 800 მეტრის მანძილზე გაივლის ბათუმის არსებული ნარჩენების პოლიგონის (ნაგავსაყრელის) ტერიტორიაზე მდებარე მოხრეშილი გზის გასწვრივ, სადაც გადაკვეთს ნარჩენების პოლიგონს, შემდეგ საჰაერო ეგხ-ის დერეფანი, ქ. ბათუმის ბულვართან, შავი ზღვიდან დაახლოებით 700 მეტრის დაშორებით გადავა საკაბელო (მიწისქვეშა) სექციაში.

ელექტროგადამცემი ხაზის საკაბელო სექციის საწყისი წერტილი მდებარეობს ქ. ბათუმის ბულვარის მიმდებარედ, შემდეგ GPS კოორდინატებზე: X-715081, Y-4609682. საწყისი წერტილიდან საკაბელო ეგხ-ის დერეფანი ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით მიუყვება ქ. ბათუმის ბულვარს და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის ასაფრენი ზოლის შემოღობვის დასავლეთ კიდე, შემდეგ ზღვისპირის ქუჩის გავლით მიემართება ლეხ და მარია კაჩინსკების ქუჩისკენ და უკავშირდება საბოლოო წერტილს, ქვესადგურ „ბათუმი 4“-ს (GPS კოორდინატები: X-716635, Y-4611353).

საჰაერო ეგხ-ის საყრდენებად (32 ცალი) გათვალისწინებული იქნება ფოლადის უნიფიცირებული, ინდივიდუალური საანკერო-კუთხური და შუალედური ტიპის საყრდენები, კერძოდ 10 ცალი შუალედურის, ხოლო 22 ცალი საანკერო-კუთხური ტიპის. სადენებად გამოყენებული იქნება გაზრდილი კვეთის - AC400/51 მარკის ფოლად-ალუმინის სადენის და C70 მეხდამცავი გვარლის დაკიდება. ელექტროგადამცემი ხაზის

ანძების საძირკვლების შერჩევა მოხდა საინჟინრო-გეოლოგიური ჭრილების მონაცემების საფუძველზე. საპროექტო ეგხ-ის საჰაერო სექციის სამშენებლო სამუშაოები ითვალისწინებს საყრდენების განთავსების ადგილებში მიწის ექსკავაციას, ქვაბულების მომზადებას და ბეტონის საძირკვლების (გამოყენებული იქნება რკინაბეტონის ბლოკები (7271TM) მოწყობას. საძირკვლების ქვეშ გათვალისწინებულია 10 სმ სისქის ხრემის ან ღორღის გამოყენება. ქვაბულის შევსება მოხდება ექსკავაციის დროს ამოღებული გრუნტით. საყრდენების მოწყობა (აღმართვა) და სადენების (გვარლის) გაჭიმვა შესრულდება ტრაქტორისა და ამწე მექანიზმების საშუალებით.

რაც შეეხება საკაბელო (მიწისქვეშა) სექციას, აღნიშნული მონაკვეთზე უნდა მოეწყოს 110 კვ ძაბვის ძალოვანი კაბელები, რომელთა განთავსება გათვალისწინებულია მიწისქვეშა რკინაბეტონის არხში, რომლის განივკვეთის ზომებია 1,5 x1,20 მ. პროექტით დაგეგმილია ტრანშეის (კომუნიკაციებისა და გზების გადაკვეთის ადგილებში კაბელის განთავსება მოხდება 175/150 მმ დიამეტრის მქონე მილში) მოწყობა, რომლის ფსკერი (სიგანე არანაკლებ 35 სმ) დაიფარება ქვიშით, ტრანშეაში მოხდება ეგხ-ის კაბელის განთავსება, არანაკლებ 100 სმ სიღრმეზე, რომლის ზედა ფენაც დაიფარება ქვიშით, მის ზედაპირებზე მოეწყობა ბეტონის ფილები (ზომებით 500 X 500 X 50 მმ) და მოხდება ტრანშეის ამოვსება ამოღებული გრუნტით. ტრანშეის ამოვსებამდე, ეგხ-ის გასწვრივ განთავსდება მკვეთრი ფერის სასიგნალო ლენტი. პროექტში გათვალისწინებულია ე.წ. „მშრალი კაბელების“ გამოყენება, რომელთა დამცავი ფენა არ შეიცავს საიზოლაციო ზეთებს, რაც თავის მხრივ გამორიცხავს სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნას, როგორც მშენებლობის ფაზაზე კაბელის მონტაჟისას, ასევე ექსპლუატაციის პერიოდში, გეგმური ან ავარიული სარემონტო სამუშაოებისას. თხრილების გაყვანა იწარმოებს ექსკავატორით, ზოგიერთ ადგილას თხრილის პროფილის საპროექტო კონფიგურაციამდე მიყვანა მოხდება ხელით.

როგორც აღინიშნა ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფანი გაივლის მდ. ჭოროხის სანაპირო ზოლს (ჭოროხის ქუჩა). მდ. ჭოროხთან ყველაზე ახლოს მდებარე საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზის საყრდენი მდებარეობს მდინარიდან 15 მეტრის დაშორებით. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მდ. ჭოროხის ჰიდროლოგიური (1, 2, 5, 10, 25, და 50% უზრუნველყოფის ხარჯები) და ჰიდროგეოლოგიური პირობები, ასევე მდინარის ზედა ბიეფში არსებული ჰიდროენერგეტიკული ობიექტებიდან წყლის ავარიული გაშვების მონაცემები (პერიოდი, წყლის მოცულობა და სხვ.) საპროექტო კვეთში ჩატარებული გაანგარიშებებისა და მდინარის ზედა ბიეფში ავარიული გაშვების მონაცემების გათვალისწინებით, მდინარის ზემოქმედება საპროექტო ეგხ-ზე არ არის მოსალოდნელი.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოების პერიოდში მოსალოდნელია სახიფათო, არასახიფათო და სამშენებლო ნარჩენების წარმოქმნა. არასახიფათო ნარჩენების შეგროვება მოხდება სამუშაოების ჩატარების უბნებზე, შესაბამის კონტეინერებში და გატანილი იქნება სამუშაო მოედანთან უახლოეს მანძილზე მდებარე სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ ობიექტთან, საიდანაც ნარჩენების გატანას უზრუნველყოფს მუნიციპალური სამსახური. ეგხ-ის საყრდენების კონსტრუქციის ნარჩენები (წარმოქმნის შემთხვევაში) გადაეცემა შესაბამის მიმღებ პუნქტებს. რაც შეეხება სახიფათო ნარჩენებს, წარმოქმნის შემთხვევაში, აღნიშნული სახის ნარჩენების მართვა განხორციელდება კანონმდებლობის მოთხოვნების გათვალისწინებით.

დაგეგმილი საქმიანობის სპეციფიკისა და მასშტაბის გათვალისწინებით, სამშენებლო ბანაკის მოწყობა გათვალისწინებული არ არის. ეგხ-ის ტრასის მარშრუტზე არ იგეგმება ტექნიკის სადგომებისა და სამშენებლო მასალების დასაწყობების ადგილების მოწყობა. სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირება სამშენებლო უბნებზე განხორციელდება, პერიოდულად, სამშენებლო მასალების და მზა კონსტრუქციების ადგილზე მიტანით

(დაბა ხელვაჩაურში მდებარე სს “ენერგო-პრო ჯორჯიას” ტრანსფორმატორების სარემონტო საამქროს ტერიტორიიდან). სამშენებლო სამუშაოები არ ითვალისწინებს დამატებითი მისასვლელი გზების მოწყობას. მშენებლობისათვის გამოყენებული იქნება შემდეგი სახის ტექნიკა: ექსკავატორი, ბულდოზერი, ტრაქტორი, ავტომწე, ტელესკოპური ამწე, თვითმცლელი, ბორტიანი სატვირთო მანქანა, წყლის ცისტერნით აღჭურვილი ტრანსპორტი და მისაბმელი.

საყრდენი ანძების მშენებლობის პერიოდში, მიწის სამუშაოების ჩატარებისას ამოღებული გრუნტის გამოყენება მოხდება ანძების ფუნდამენტების შესავსებად, რაც შეეხება საკაბელო სექციას, ტრანშეის გაჭრის დროს ამოღებული გრუნტი გამოყენებული იქნება უკუყრილისთვის. გრუნტის დარჩენის შემთხვევაში, გათვალისწინებულია ადგილობრივ მუნიციპალიტეტთან შეთანხმებით, გრუნტის დასაწყობება ბათუმის ნარჩენების პოლიგონის იმ უბნებზე, სადაც მიმდინარეობს არსებული ნარჩენების გადაფარვა.

საპროექტო ეგზ-ის დერეფანი 3,4 კმ-ის მანძილზე კვეთს „ევროპის ველური ბუნების და ბუნებრივი ჰაბიტატების დაცვის შესახებ“ (ბერნის) კონვენციის შესაბამისად შექმნილ „ზურმუხტის ქსელის“ დამტკიცებულ საიტს (ჭოროხი დელტა - GE0000054), სადაც ასევე წარმოდგენილია ფრინველთათვის მნიშვნელოვანი ტერიტორია „ჭოროხის დელტა“ (IBA - GE015). ჯამური 3,4 კმ-დან, საჰაერო ეგზ-ის მანძილია 2,5 კმ (21-დან 32-საყრდენამდე), ხოლო მიწისქვეშა სექციის - 0,9 კმ. გზის ანგარიშში წარმოდგენილია საკვლევ ტერიტორიაზე არსებული ჰაბიტატების შეფასება, ასევე ფლორისტული და ფაუნისტური კვლევები, რომელთა შედეგების შესწავლისა და ანალიზის საფუძველზე განხილულია „ზურმუხტის ქსელის“ დამტკიცებულ საიტზე (ჭოროხი დელტა - GE0000054) ზემოქმედებისა (ზზმ) და „ფრინველთათვის მნიშვნელოვან ტერიტორიაზე (IBA - ჭოროხის დელტა - GE015) ზემოქმედების საკითხები.

გზის ანგარიშის მიხედვით, ზურმუხტის ქსელის საიტის ფარგლებში, ეგზ-ის დერეფანი ხვდება პერიფერიულ ნაწილში, მდინარის დელტიდან დაშორებით, ანთროპოგენური ზემოქმედების შედეგად სახეცვლილ ტერიტორიებზე. საპროექტო ტერიტორიაზე ჩატარებული საველე კვლევები კონცენტრირებული იქნა, როგორც ეგზ-ის დერეფნის იმ მონაკვეთზე, რომელიც ხვდება ზურმუხტის ქსელის ტერიტორიაზე, ასევე ეგზ-ის საჰაერო სექციის იმ ადგილებშიც, რომლებიც მდებარეობს ზურმუხტის ქსელის ტერიტორიის სიახლოვეს. წარმოდგენილი ინფორმაციის მიხედვით, ფრინველთათვის მნიშვნელოვან ტერიტორიაზე და ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებულ საიტზე ზემოქმედება ძირითადად უკავშირდება საპროექტო ეგზ-ის საჰაერო მონაკვეთს. რაც შეეხება ეგზ-ის საკაბელო სექციას, სამშენებლო სამუშაოების მცირე მასშტაბისა და ხანგრძლივობის გათვალისწინებით მშენებლობის ფაზაზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. ვინაიდან ეგზ-ის საკაბელო ხაზი განთავსდება მიწისქვეშ, საკაბელო სექციის ექსპლუატაციის პერიოდში ზემოაღნიშნულ ტერიტორიებზე ზემოქმედებას ადგილი არ ექნება.

გზის ანგარიშის მიხედვით, ჭოროხის დელტის ზურმუხტის საიტზე წარმოდგენილია შემდეგი ტიპის ჰაბიტატები (ევროპის გარემოს დაცვის სააგენტოს მონაცემებით): სანაპირო დიუნების ბუჩქნარი (Coastal dune scrub); მუდმივი ოლიგოტროფული ტბები (Permanent oligotrophic lakes), გუბურები და ტბორები (ponds and pools); სახეობებით ღარიბი ადგილები, დაბალმზარდი, წყალსატევების გარშემო არსებული ან ამფიბიური მცენარეულობით (Species-poor beds of low-growing water-fringing or amphibious; დატენიანებული ან სველი ოლიგოტროფული მდელოები (vegetation Moist or wet oligotrophic grassland).

საველე ბოტანიკური კვლევებისა და ლიტერატურული მიმოხილვის შედეგად დადგინდა, რომ ეგხ-ის განთავსების დერეფანში და მის მიმდებარედ არსებული ჰაბიტატები ძირითადად მოკლებულია, როგორც ბუნებრივ მცენარეულ საფარს, ასევე ხელოვნურ ნარგავებს, რადგან ტერიტორია ძირითადად განლაგებულია მიწაყრილებზე (ქვყარილებზე), სადაც წარმოდგენილი არ არის ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა. საკვლევ არეალში ხე-მცენარეებიდან წამყვანი ადგილი უჭირავს თეთრი აკაციის (*Robinia pseudoacacia*) და მურყანის (*Alnus barbata*) კორომებს ან ცალკეულ ინდივიდებს, რომელთა მაქსიმალური სიმაღლე არ აღემატება 10-12 მეტრს. უშუალოდ ეგხ-ის გავლენის ზონაში არ გამოვლენილა ბუნებრივი, მცენარეულობის ჰაბიტატები და წითელ ნუსხაში შეტანილი მცენარეები. ეგხ-ის გაყვანისას ხე-მცენარეების ამოღება გათვალისწინებული არ არის, ასევე არ არის მოსალოდნელი ექსპლუატაციის ფაზაზე მცენარეულობის პერიოდული კონტროლის (გადაბეღვა, ბალახეულის, ბუჩქნარის მოშორება და სხვა.) საქმროება.

საველე კვლევის შედეგად ეგხ-ის დერეფნის შერჩეული ალტერნატივის გასწვრივ, შესაძლო ზემოქმედების ზონაში ჭოროხის დელტის ზურმუხტის საიტზე რეგისტრირებული ჰაბიტატების აღწერილობასთან შესაბამისობაში მყოფი (ან ანალოგიური) ტერიტორია არ გამოვლენილა. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ზღვაში მობინადრე სახეობებზე საპროექტო ეგხ-ის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის შედეგად ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. რაც შეეხება ფრინველებს, მობინადრე სახეობებისათვის უშუალოდ ეგხ-ის დერეფანში არსებული პირობები მიმზიდველი არაა, რადგან ტერიტორია სახეცვლილია ანთროპოგენური ზემოქმედების შედეგად და ადგილი აქვს შემფოთების ფაქტორებს (ტრანსპორტის გადაადგილება გზაზე, მიმდებარე ტერიტორიებზე წარმოება, ხმაური და სხვა).

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი ფაუნისტური კვლევებისა და ლიტერატურული მონაცემების შედარებისა და ანალიზის მიხედვით, საპროექტო ეგხ-ის დერეფანი არ გადაკვეთს ცხოველთა არსებობისათვის (ბუდობა, კვება, მიგრაცია) ხელსაყრელი პირობების მქონე ტერიტორიებს. ტერიტორიის მოკვლევის დროს ეგხ-ის ტრასის გასწვრივ განხორციელდა მარშრუტის მთელს სიგრძეზე საველე კვლევა ორ სეზონზე - ზაფხულში და შემოდგომაზე. საველე კვლევის მიზანი იყო დერეფნის გასწვრივ ყველა შემხვედრი სახეობის, ასევე ცხოველქმედების ნიშნების (კვალი, ექსკრემენტები, სოროები, ბუმბული, ბეწვი და ა.შ.) აღრიცხვა. იქედან გამომდინარე, რომ ეგხ-ის დერეფნის ძირითადი მონაკვეთი გადის საკმაოდ დატვირთული საავტომობილო გზის გასწვრივ, აგრეთვე საწარმოო ტერიტორიების მიმდებარედ, რაც თავის მხრივ ცხოველთა შემფოთების მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს, ტერიტორიაზე არ დაფიქსირებულა ფაუნის წარმომადგენლების მრავალფეროვნება და წითელი ნუსხით დაცული სახეობების არსებობის ნიშნები.

წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, ფრინველთა სამიგრაციო დერეფნის (ე.წ. „ყელის“ ან ბათუმის „ყელის“) არეალში განხორციელებული კვლევებისა და დაკვირვების მონაცემების შესაბამისად, ტერიტორიაზე შემოდგომის მიგრაციისას 34 სახეობის ფრინველი ფიქსირდება, მათ შორის ძირითადი სახეობებია: კრაზანაჭამია (*Pernis apivorus*) ჩვეულებრივი კაკაჩა (*Buteo buteo*) ძერა (*Milvus migrans*) ქორცკეიტა (*Accipiter brevipes*) მდელოს ძელქორი (*Circus pygargus*) ველის ძელქორი (*Circus macrourus*) მცირე მყივანა არწივი (*Aquila pomarina*) მყივანი არწივი (*Aquila clanga*) ჩია არწივი (*Hieraaetus pennatus*) ველის არწივი (*Aquila nipalensis*). ჩამოთვლილი სახეობებიდან, ველის ძელქორი (*Circus macrourus*) დაცულია მსოფლიოში (IUCN NT), ხოლო მყივანი არწივი (*Aquila clanga*) დაცულია როგორც საქართველოში (საქართველოს წითელი წიგნი, VU), ისე მსოფლიოში (IUCN VU). მიგრაციის ძირითად ნაკადს დამკვირვებლები სახალვაშოსა და ჩაისუბნის,

აგრეთვე მტირალას ეროვნულ პარკში და ისპანის ჭაობზე (ქობულეთის დაცული ტერიტორიები) მოწყობილი პლატფორმებიდან აკვირდებიან, მაგრამ ეგხ-ის დერეფნის მარშრუტის ნაწილი ხელვაჩაურის მიმდებარედ ემთხვევა ფრინველთა სამიგრაციო დერეფანს (დაკვირვება მიმდინარეობს აგრეთვე ჭოროხის დელტიდანაც).

წარმოდგენილი შეფასების თანახმად, ბათუმის „ყელის“ ხელვაჩაურის მონაკვეთი მნიშვნელოვანია მტაცებლების მიგრაციისათვის, რომელთა შორის ყველაზე მრავალრიცხოვანი კრაზანაჰამიაა (*Pernis apivorus*). რისკ ფაქტორს წარმოადგენს ეგხ-ის საყრდენებთან (ან სადენებთან) შეჯახება, აგრეთვე ფრინველის ელექტრომოკით დაზიანება. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად ეგხ-ის საპროექტო ტერიტორიაზე ბათუმი - 220 ქვესადგური, აგრეთვე სხვა ეგხ-ები ბოლო რამდენიმე ათწლეულია ფუნქციონირებენ და ტერიტორია მთლიანად ათვისებულია საწარმოო მიზნით, შესაბამისად დიდი ალბათობით გადამფრენი ფრინველები ადაპტირებულები არიან არსებულ სიტუაციასთან. მტაცებლების ფრენის სიმაღლე 60 მეტრს აღემატება, ამდენად შემთხვევითი შეჯახება ჩვეულებრივი ფრენის დროს ნაკლებად სავარაუდოა, ეგხ-ის მშენებლობა იგეგმება არსებული ხაზების პარალელურად და სხვა.

ეგხ-ის საყრდენებთან (სადენებთან) შეჯახების და ფრინველთა ელექტრომოკით დაზიანების რისკის შემცირების ღონისძიებებია საყრდენებისა და სადენების ხილვადობის გაზრდა ღია, მკვეთრი ფერის საღებავების, ამრეკლი და მზრუნავი ელემენტების გამოყენებით. ამასთან, გზშ-ის ანგარიშის თანახმად დამატებითი ღონისძიებების გატარების საჭიროების შესაფასებლად ექსპლუატაციის ფაზაზე მოხდება ფრინველების პერიოდული (გადაფრენის სეზონებზე) მონიტორინგი საჭირო ეგხ-ის გასწვრივ.

გზშ-ის ანგარიშში შეფასებულია მდ. ჭოროხის წყლის ხარისხზე და იქთიოფაუნაზე ზემოქმედების საკითხები. საპროექტო ეგხ-ის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში წყლის დაბინძურება და იქთიოფაუნაზე ზემოქმედება შესაძლოა დაკავშირებული იყოს გაუთვალისწინებელ შემთხვევებთან. მშენებლობის პერიოდში შესაძლოა მოხდეს წყლის ამღვრევა. მშენებლობის პერიოდში ეგხ-ის ქვაბულის შესავსებად გამოყენებული იქნება ადგილობრივი ინერტული მასალა, რომელიც მდინარეში მოხვედრის შემთხვევაში არ შეცვლის წყლის ქიმიურ მახასიათებლებს. საყრდენების კონსტრუქციის წყალში მოხვედრის შემთხვევაში, კონსტრუქციის მასალიდან გამომდინარე (ფოლადი, ალუმინი) წყლის ხარისხის გაუარესება არ არის მოსალოდნელი. საპროექტო ეგხ-ის ექსპლუატაციის ფაზაზე, წყლის ხარისხზე და იქთიოფაუნაზე ზემოქმედებად შესაძლოა განხილული იქნეს, სტიქიური მოვლენები, როგორცაა სანაპირო ზოლის ჩამოშლა, რამაც შესაძლებელია გამოიწვიოს წყლის ხანმოკლე ამღვრევა. ავარიის შემთხვევაში, სადენების ელექტროენერგიიდან ამორთვა მოხდება ავტომატურად, შესაბამისად იქთიოფაუნაზე ელექტრომოკით ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი.

გზშ-ის ანგარიშში ასახულია პროექტის განხორციელების შედეგად ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე ზემოქმედება. მშენებლობის ეტაპზე ატმოსფერული ჰაერზე ზემოქმედების წყაროს წარმოადგენს მშენებლობაში ჩართული ტრანსპორტი და დანადგარები, ხოლო ეგხ-ის ექსპლუატაციის პერიოდში ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედებას ადგილი არ ექნება. ეგხ-ის მშენებლობისას გამოყენებული მანქანა-დანადგარებიდან ემისიის შედარებით მნიშვნელოვან წყაროდ შესაძლებელია ჩათვალოს მიწის სამუშაოებში გამოსაყენებელი ექსკავატორები (2 ერთეული), ბულდოზერი (1 ერთეული), ტრაქტორი (1 ერთეული), აგრეთვე ელექტროგენერატორი (1 ერთეული). სამშენებლო სამუშაოების მასშტაბისა (მცირე მოცულობის მიწის სამუშაოები და ეგხ-ის ანძებისა და საკაბელო ხაზის



განთავსება) და ხანგრძლივობის (50-60 დღე) გათვალისწინებით ატმოსფერულ ჰაერზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

საპროექტო ეგზ-ის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში ადგილი ექნება ხმაურის გავრცელებით გამოწვეულ ზემოქმედებას. მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის გავრცელების წყაროს წარმოადგენს სამშენებლო სამუშაოებში გამოყენებული ტრანსპორტი და ტექნიკური დანადგარები, ხოლო ექსპლუატაციის ეტაპზე ეგზ-ის საჰაერო სექციის კაბელები. სამშენებლო სამუშაოების მასშტაბისა და ხანგრძლივობის გათვალისწინებით, მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის გავრცელებით გამოწვეული მნიშვნელოვანი ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი. ექსპლუატაციის პერიოდში 110 კვ ძაბვის ეგზ-ის ხმაურის დონისა და უახლოესი საცხოვრებელი სახლიდან დაშორების მანძილის (50 მ) გათვალისწინებით, მნიშვნელოვანი ზემოქმედება და ხმაურის დასაშვები დონეების გადაჭარბება მოსალოდნელი არ არის. მშენებლობის პერიოდში წარმოქმნილი ვიბრაციის შემცირების მიზნით, დასახლებული პუნქტების სიახლოვეს ეგზ-ის ფუნდამენტის ქვაბულებში გრუნტის ჩატკეპნა მოხდება ხელის პნევმოსატკეპნით.

110 კვ ძაბვის ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფნის და უახლოესი საცხოვრებელ სახლამდე მანძილის გათვალისწინებით (50 მ), ეგზ-ის გასხვისების ზოლი აკმაყოფილებს „ელექტრული ქსელების ხაზობრივი ნაგებობების დაცვის წესისა და მათი დაცვის ზონების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის №366 დადგენილების შესაბამისად დამტკიცებულ რეგლამენტს.

საკვლევ ტერიტორიაზე ვიზუალური შეფასებით კულტურული მემკვიდრეობის და არქეოლოგიური ძეგლები არ გამოვლენილა. საპროექტო ტერიტორია ხვდება მდ. ჭოროხის დელუვიონზე, სადაც ძირითადად წარმოდგენილია ანთროპოგენური ლანდშაფტები და ნაყარი გრუნტით წარმოქმნილი ტერიტორიები, სადაც კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების გამოვლენა მოსალოდნელი არ არის.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საკვლევ ტერიტორიაზე ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგები. ტერიტორიაზე გაყვანილი იქნა 5 მ სიღრმის 17 ერთეული ჭაბურღილი და 3,5 მ სიღრმის 15 ერთეული შურფი. გრუნტის წყლების გამოვლენა დაფიქსირდა 1,5-დან 2,2 მეტრამდე სიღრმეზე. შესწავლის შედეგად მიღებული მონაცემების (შურფები, ჭაბურღილები) საფუძველზე გამოვლინდა, რომ საკვლევ ტერიტორიაზე წარმოდგენილია 3 ძირითადი საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე). სგე 1 წარმოდგენილია კენჭოვანი, ტენიანი გრუნტით და ქვიშის შემავსებლით, სგე 2 გვხვდება ტექნოგენური გრუნტით (სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების კვალით, კენჭნარის, ქვიშის და თიხის შემავსებლით, სგე 3 - წარმოდგენილია კაჭარ-კენჭნარით.

დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების შედეგად მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. რაც შეეხება გრუნტის წყლებს, მიუხედავად იმისა, რომ გრუნტის წყლების არსებობა გამოვლინდა 1,5 მ-დან 2,2 მეტრამდე სიღრმეზე, დაგეგმილი საქმიანობის ტექნიკური გადაწყვეტის გათვალისწინებით, გრუნტის წყლებზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე 2021 წლის 16 ივლისს, ქ. ბათუმის მერიის შენობაში გაიმართა აღნიშნული პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის საჯარო განხილვა, რომელსაც ესწრებოდნენ სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“, გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს და ბათუმის მუნიციპალიტეტის მერიის



წარმომადგენლები, ასევე სხდომას ესწრებოდა გზშ-ის ანგარიშის მომზადებაში მონაწილე პირი ფ/პ სოლომონ ცაბაძე. საჯარო განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით შენიშვნები არ გამოთქმულა. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სამინისტროში საზოგადოების მხრიდან აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები არ წარმოდგენილა.

გზშ-ის ანგარიშს თან ახლავს საქმიანობის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, გარემოზე მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედებების შემარბილებელი ღონისძიებები, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

აღნიშნული გზშ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების ასევე „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-9 მუხლის, მე-7 მუხლის მე-13 ნაწილის და ამავე კოდექსის II დანართის მე-3 პუნქტის 3.4 ქვეპუნქტის საფუძველზე,

#### ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება ბათუმის მუნიციპალიტეტში, სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ 110 კვ ელექტროგადამცემი ხაზის „ჭარნალის“ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. სს „ენერგო-პრო ჯორჯიამ“ საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე (განსაკუთრებით ორნითოფაუნაზე) ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, ასევე ზურმუხტის ქსელისა (ჭოროხი დელტა - GE0000054) და ფრინველთათვის მნიშვნელოვან (ჭოროხის დელტა - GE015) ტერიტორიებზე წარმოდგენილი ქმედებების შერბილების და თავიდან აცილების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. სს „ენერგო-პრო ჯორჯიამ“ ელექტროგადამცემი ხაზის ექსპლუატაციაში შესვლამდე უზრუნველყოს ფრინველთათვის მნიშვნელოვან ტერიტორიაზე („ჭოროხის დელტა“ (IBA - GE015)) საპაერო ეგზ-ის 2,5 კმ-იანი მონაკვეთის მარკირება და აღნიშნული ღონისძიებების შესახებ ინფორმაციის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
5. სს „ენერგო-პრო ჯორჯიამ“ უზრუნველყოს მშენებლობის ეტაპზე სამშენებლო უბნებზე წარმოქმნილი ნარჩენების მართვასა და მდ. ჭოროხის დაბინძურების აღკვეთაზე მუდმივი მონიტორინგის წარმოება;
6. სს „ენერგო-პრო ჯორჯიამ“ ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მართვა უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილების შესაბამისად;

7. სს „ენერგო-პრო ჯორჯიამ“ სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებამდე, უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის სამინისტროსთან შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების თანახმად. ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს სამინისტროსთან შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
8. სს „ენერგო-პრო ჯორჯიამ“ მშენებლობის დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
9. სს „ენერგო-პრო ჯორჯიამ“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
10. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“;
11. ბრძანება ძალაში შევიდეს სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
12. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ბათუმის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
13. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ლევან დავითაშვილი



მინისტრი