



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060135727304717

ბრძანება Nი-209

ქ. თბილისი

21 / აპრილი / 2017 წ.

სს „ნამახვანი“-ს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ქუთაისი (ჭომა)-ალპანა-მამისონის უღელტეხილი (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) გზის ნამოხვანი-ალპანას მონაკვეთის მშენებლობის, რეაბილიტაციის და ექსპლუატაციის 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 № 25; 20.04.2017 წ. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ წარმოდგენილ, სს „ნამახვანი“-ს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ქუთაისი (ჭომა)-ალპანა-მამისონის უღელტეხილი (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) გზის ნამოხვანი-ალპანას მონაკვეთის მშენებლობაზე, რეაბილიტაციასა და ექსპლუატაციაზე;
2. სს „ნამახვანი“-მ საქმიანობა განახორციელოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის შესაბამისად და უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№25; 20.04.2017 წ) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
3. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს სს „ნამახვანი“-ს;
4. ბრძანება ძალაში შევიდეს სს „ნამახვანი“-ს 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.

მინისტრი

გიგლა აგულაშვილი



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

№ 25

20 აპრილი 2017 წ

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ქუთაისი (ჭომა)-ალპანა-მამისონის უღელტეხილი (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) გზის ნამოხვანი-ალპანას მონაკვეთის მშენებლობა, რეკონსტრუქცია და ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – სს „ნამახვანი“, თბილისი, ნ. ბარათაშვილის N 8.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – წყალტუბოს მუნიციპალიტეტი; ცაგერის მუნიციპალიტეტი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 14.03.2017 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „გამა კონსალტინგი“.

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები:

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია სს „ნამახვანი“-ს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ქუთაისი (ჭომა)-ალპანა-მამისონის უღელტეხილი (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) გზის ნამახვანი-ალპანას მონაკვეთის მშენებლობის, რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზშ-ს ანგარიშის თანახმად:

საპროექტო გზის მშენებლობის საჭიროება განპირობებულია ნამახვანის ჰესების კასკადის პროექტის განხორციელებით (საქმიანობის განმახორციელებელი - სს „ნამახვანი“). ვინაიდან, არსებული საავტომობილო გზის უმეტესი მონაკვეთები მოქცევა წყალსაცავების გავლენის ზონაში შესაბამისად, გზის ექსპლუატაციის გაგრძელების მიზნით საჭირო გახდა ნამახვანი-ალპანას მონაკვეთის მარშრუტის გაყვანა ხეობის წყლით დასატბორი ტერიტორიების ზედა ნიშნულებზე.

არსებული გზა ორზოლიანია, დაახლოებით 7 მ სიგანის, რომლის ტექნიკური მდგომარეობა არაადამაკმაყოფილებელია. არასაკმარისი მოვლა-შენახვის შედეგად, არსებული ბეტონის საფარის უდიდესი ნაწილი აღარ არსებობს და, შესაბამისად, გზა ფაქტიურად ასფალტის საფარის გარეშე არის დარჩენილი.

გზშ-ს ანგარიშში განხილულია არაქმედების ალტერნატივა და საპროექტო გზის მარშრუტის ალტერნატიული ვარიანტები. იქედან გამომდინარე, რომ ნამახვანის ჰესების კასკადის პროექტი განხორციელების შემთხვევაში, ქუთაისი-ალპანა-მამისონის საავტომობილო გზის, ნამახვანი-ალპანას მონაკვეთის რეკონსტრუქციის პროექტი განხორციელებას ალტერნატივა არ გააჩნია - არაქმედების ალტერნატივა მიუღებელია. საპროექტო გზის მარშრუტისთვის განხილულია ორი ალტერნატიული ვარიანტი: პირველი ვარიანტი - არსებული საავტომობილო გზის მიმდებარე ფერდობის მაღალ ნიშნულებზე 1988 წელში დაპროექტებული გზა, სიგრძით 28 კმ; მეორე ვარიანტი - არსებული საავტომობილო გზის ზედა ნიშნულებზე საპროექტო წყალსაცავების პერიმეტრზე დაპროექტებული გზა, 27 კმ, მათ შორის ახალად გასაყვანი გზა 21 კმ. აღნიშნული ვარიანტებიდან უპირატესობა მიენიჭა მეორე ალტერნატიულ ვარიანტს შემდეგი მიზეზების გამო: საპროექტო ტრასა შეძლებისდაგვარად აცილებულ იქნა გეოდინამიკურ პროცესებს; მანძილი შემცირდა დაახლოებით 8 კმ-ით, რაც თავის მხრივ გარემოზე ნაკლებ ზემოქმედებას გამოიწვევს.

საპროექტო გზის მონაკვეთი გადის იმერეთისა და რაჭა-ლეჩხუმი-ქვემო სვანეთის რეგიონების საზღვრებში, კერძოდ: ცაგერის და წყალტუბოს მუნიციპალიტეტების ტერიტორიებზე. გზა იწყება წყალტუბოს მუნიციპალიტეტის სოფ. ნამახვანიდან და მთავრდება ცაგერის მუნიციპალიტეტის სოფ. ალპანასთან. საპროექტო გზა გადის შემდეგ სოფლებზე: სოფ. ნამახვანი, სოფ. ქვედა ონჭეიში, სოფ. ბენტქოულა, სოფ. მეჭვენა და სოფ. ტვიში. პროექტის მიხედვით, გზის სიგრძე იქნება 27.3 კმ. საპროექტო გზის ზოგიერთი მონაკვეთი, არ ექცევა წყალსაცავების გავლენის ზონაში და შესაბამისად მოხდება მათი რეაბილიტაცია-რეკონსტრუქცია.

საპროექტო გზისთვის საანგარიშო მოძრაობის სიჩქარე განისაზღვრა 40 კმ/სთ-ით, ხოლო გზის მონაკვეთებისთვის, რომელთა მარშრუტები უცვლელი რჩება, საანგარიშო სიჩქარედ მიღებულია 30 კმ/სთ. მოძრაობის ზოლების რაოდენობა იქნება - 2; ზოლის სიგანე - 3 მ; სავალი

ნაწილის სიგანე - 6 მ; გვერდულის სიგანე: 1 მ (0,50 მ სიგანის საფარიანი ნაწილის ჩათვლით); გვერდულის დამატებითი გაფართოება ყრილზე - 0,5 მ; გზის სრული სიგანე იქნება - 9 მ. გზა უზრუნველყოფილი იქნება შესაბამისი სადრენაჟე სისტემით. არხები მოეწყობა ბეტონით და იქნება მართკუთხა განიკვეთი. ასევე, გზის გასწვრივ, საჭიროებისამებრ განთავსდება გზის ნაპირებზე შეჯახებისგან დამცავი ზღუდარები. საპროექტო გზა აღჭურვილი იქნება გზით მოსარგებლეთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფისთვის შესაბამისი საგზაო მონიშვნით და ნიშნებით.

საპროექტო გზაზე მოეწყობა ჯამში 38 ახალი ხიდი (რომელთა სიგრძეები 40 მეტრიდან 280 მეტრამდე იცვლება და ჯამურად შეადგენს 2875 მ-ს), სამი გვირაბიანი მონაკვეთი და ერთი ე.წ. „ბალკონიანი“ უბანი. ასევე მოეწყობა ექვსი ავტობუსის მოსაცდელი.

ხიდის თითოეულ მხარეს გათვალისწინებულია 1.5 მ სიგანის ტროტუარების მოწყობა, რომლებიც უზრუნველყოფენ ხიდზე ფეხით მოსიარულეთა შეუფერხებლად გატარებას. ხიდების სიგრძეები დადგენილია გადაკვეთის ადგილებში არსებული რელიეფური პირობების გათვალისწინებით.

სამივე გვირაბის მოწყობა გათვალისწინებულია სოფ. ტვიშთან. ამ მონაკვეთში გზა გადის მტკიცე კირქვებისგან შედგენილ კლდოვან მასივში. ასეთ ქანებში გვირაბის მშენებლობისთვის, გათვალისწინებულია „გვირაბების მშენებლობის ახალი ავსტრიული მეთოდის“ (NATM) გამოყენება.

სოფ. ტვიშის მიმდებარედ, საპროექტო გზის ერთი უბანი მოითხოვს მოსალოდნელი ქვათაცვენის პროცესისგან დაცვის ღონისძიებას, შესაბამისად დაიგეგმა ე.წ. „ბალკონური“ საინჟინრო ნაგებობის მოწყობა, რომელიც გადაიხურება ჩამოცვენილი კლდის ნაშალისგან დაცვის მიზნით.

საპროექტო გზის მშენებლობა გამოიწვევს შემდეგი კომუნიკაციების გადატანას: მაღალი ძაბვის ელექტროგადამცემი ხაზის 6 ანძა; დაბალი ძაბვის ელექტროგადამცემი ხაზის 160 ბოძი.

ნამახვანი-ჟონეთის კაშხლით გამოწვეული წყალსაცავის შექმნის ზემდგომ, მდ. რიონის მარცხენა მხარეს მდებარე სოფლები (დერჩი, დღნორისა) დაკარგავს კავშირს საგზაო ქსელთან, ამიტომ საჭირო გახდა მდ. რიონზე ახალი ხიდის აშენება. შეირჩა ახალი ხიდის განთავსების ადგილი, სადაც მდინარის გადაკვეთა უმოკლესი სიგრძისაა. აღნიშნული ახალი ხიდიდან შეიძლება გაყვანილ იქნას საგზაო მონაკვეთი სოფ. დერჩის მიმართულებით. მისასვლელი გზა, რომელიც მდინარის მარცხენა მხარეს გაივლის, მიახლოებით 3-4 კმ სიგრძის იქნება. მდინარის მარჯვენა მხარეს გასაყვანი მისასვლელი გზა მიუერთდება ნამოხვანი-ალპანას ახალი გზის მონაკვეთს.

საპროექტო გზის საფარი შეირჩა გერმანული RStO 12 სტანდარტის მიხედვით. საპროექტო გზა გათვლილია 20 წლიანი საექსპლუატაციო ვადაზე. აღნიშნული ვადის ბოლოსთვის გზის სამოსს გაუკეთდება გამაგრება რათა შემდგომ პერიოდში დამაკმაყოფილებლად განაგრძოს სატრანსპორტო ნაკადის მომსახურება.

საპროექტო ტრასის სენსიტიურ მონაკვეთებზე განთავსდება რკინა-ბეტონის საყრდენი კედლები გზის ორივე მხრიდან. იქ სადაც გაბიონური კედლის მშენებლობა შეუძლებელია გასამაგრებელი ფერდობის სიმაღლის და განვრცობის შედეგად, მოეწყობა „არმირებული გრუნტი“-ს ნაგებობა, რომელიც ცნობილია „მექანიკურად სტაბილიზირებული გრუნტის/მიწის (MSE) კედლის“ სახელწოდებით.

საპროექტო გზის სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება დაგეგმილია ჰესების კასკადის სამშენებლო სამუშაოების პარალელურად. საავტომობილო გზის მშენებლობისათვის

შესაძლებელია, რომ გამოყენებული იქნას ნამახვანის ჰესების კასკადის მშენებლობისათვის დაგეგმილი ინფრასტრუქტურა (ნამახვანის და ტვიშის სამშენებლო ბანაკები).

საავტომობილო გზის სამშენებლო/სარეაბილიტაციო სამუშაოები გაგრძელდება 2.5-3 წლის განმავლობაში. საპროექტო გზის მშენებლობის ეტაპზე დასაქმდება დაახლოებით 300-350 ადამიანი. დასაქმებულთა შორის აბსოლუტური უმრავლესობა (პერსონალის საერთო რაოდენობის 70-75%) იქნება ადგილობრივი, ხოლო მცირე ნაწილი მოწვეული იქნება თბილისიდან ან რეგიონებიდან.

გზის მშენებლობისათვის საჭირო სამშენებლო მასალებიდან ადგილზე მოპოვებული იქნება მხოლოდ ინერტული მასალები. ტექნიკურ ეკონომიკური დასაბუთების პროცესში შერჩეული იქნა ინერტული მასალების სავარაუდო კარიერების ადგილები და განსაზღვრულია მასალის სავარაუდო რაოდენობები. კარიერების სალიცენზიო დოკუმენტაციის მომზადება და ლიცენზიის დადგენილი წესით მიღება მოხდება, მშენებლობის ნებართვის აღების შემდეგ დეტალური სამშენებლო პროექტის დამუშავების პროცესში.

გზმ-ს ანგარიშში აღწერილია გარემოს არსებული მდგომარეობის ანალიზი, სადაც განხილულია: ფიზიკურ-გეოგრაფიული დახასიათება; ლანდშაფტურ-გეოგრაფიული პირობები; კლიმატი; გეოლოგიური პირობები; ჰიდროლოგია; სამშენებლო დერეფანში გავრცელებული ნიადაგები; ფლორა და ფაუნა; იქთიოფაუნა; დაცული ტერიტორიები; კულტურული მემკვიდრეობა; არქიტექტურა; არქეოლოგია.

ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედება ძირითადად მოსალოდნელია მშენებლობის პერიოდში, სადაც ჰაერის ხარისხზე ზემოქმედების ძირითად ფაქტორს წარმოადგენს მიწის სამუშაოების, გრუნტის ან სხვა წვრილმარცვლოვანი სამშენებლო მასალების (ცემენტი, ქვიშა და ა.შ) შენახვისა და გადატანისას, ასევე გრუნტის საფარიან ან არაასფალტირებულ გზაზე სატრანსპორტო ნაკადით წარმოქმნილი მტვერი, მანქანა-დანადგარებისა და მძიმე სატვირთო მანქანების გამონახობლქვი და ასევე ბეტონის კვანძის ექსპლუატაცია. ჩატარებული გაანგარიშების შედეგების ანალიზით დადგინდა, რომ გზის მშენებლობის პროცესში მიმდებარე ტერიტორიების ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი როგორც 500 მ-ანი ნორმირებული ზონის მიმართ, აგრეთვე უახლოესი დასახლებული ზონის მიმართ (50 მ), დაგეგმილი შემარბილებელი ღონისძიებების პირობებში არ გადააჭარბებს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს. ექსპლუატაციის ეტაპზე ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედება ადგილი ექნება ძირითადად გზაზე მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებებიდან. ახალი გზის პირობებში არ იქნება აღნიშნული მონაკვეთი გადატვირთული და ტრანსპორტიც შეუფერხებლად გადაადგილდება, რაც თავის მხრივ შეამცირებს ძრავებიდან წვის პროდუქტების გაფრქვევის მოცულობებს. შესაბამისად, მნიშვნელოვანი ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი.

გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პერიოდში მოსალოდნელია ხმაურის დონის მატება. მშენებლობის ფაზისთვის ჩატარდა გაანგარიშებები, როგორც სამშენებლო ბანაკებისთვის, ისე სამშენებლო ტრასისთვის. გაანგარიშებები ჩატარებულია ყველა წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევისათვის, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია და ხმაურის გავრცელების ფაქტიური დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება. უშუალოდ გზის მშენებლობის პროცესში ხმაურის გავრცელების ზონაში უახლოესი საცხოვრებელი სახლებიდან დაცილება იქნება 50-100 მ. შესაბამისად, ზემოქმედება იქნება მნიშვნელოვანი. გზმ-ს ანგარიშში აღწერილია მშენებლობის ეტაპისთვის გასატარებელი შემარბილებელი ღონისძიებები, რომელთა შორის აღსანიშნავია: სამუშაოების დღის საათებში წარმოება; მნიშვნელოვანი ხმაურის წყაროსა და მგრძნობიარე რეცეპტორებს შორის დროებითი ხმაურდამცავი ბარიერების (მ/შ ეკრანების და

ხის მასალის გამოყენება) განთავსება; გენერატორების და სხვა ხმაურიანი დანადგარ-მექანიზმების განლაგება მგრძნობიარე რეცეპტორებისგან მოშორებით; მუშა-მოსამსახურეთათვის მოხდება ინდივიდუალური ხმაურდამცავი საშუალებების გამოყენება და სხვა.

ექსპლუატაციის ეტაპზე ხმაურის დონე მოძრაობის სიჩქარის ზრდასთან ერთად გაიზრდება. ამასთანავე გზის ტექნიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება გამოიწვევს მოძრაობის ინტენსივობის ზრდას და ხმაურის გავრცელების დონე მიახლოებით 3-5 დბა-ით გაიზრდება, რაც გზის მიმდებარედ დასახლებული პუნქტების მაცხოვრებლებზე ზემოქმედებას გამოიწვევს. (ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი ექსპლუატაციის პერიოდში მოსალოდნელი ხმაურის დონის მატების გამო შემარბილებელი ღონისძიებები).

პროექტის განხორციელებისას, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დაზიანება და სტაბილურობის დარღვევა ძირითადად მოსალოდნელია მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოების დროს, რაც დაკავშირებული იქნება საპროექტო გზის ვაკისის მომზადებასთან, მიწის სამუშაოებთან და დროებითი და მუდმივი საინჟინრო ნაგებობების მშენებლობასთან. მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი ნიაგადის ნაყოფიერი ფენის მოცულობა დაახლოებით იქნება 182 ათასი მ³.

ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, დასაწყობების პირობები და დასაწყობების კონკრეტული ადგილები განისაზღვრება საავტომობილო გზის სამშენებლო პროექტის დამუშავების პროცესში, სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე. კომპანიის მიერ მიღებულია გადაწყვეტილება, რომ ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დასაწყობება მოხდება საპროექტო გზის დერეფანში წინასწარ შერჩეულ ადგილებზე, გზის გასხვისების ზოლის ფარგლებში სხვა მასალისგან განცალკევებით, რეკულტივაციის ეტაპზე გამოყენებამდე. მოხსნილი ნაყოფიერი ნიადაგი გამოყენებული იქნება ახალი გზის მიმდებარე ტერიტორიების, უპირატესად ყრილების და ჭრილების ფერდობების რეკულტივაციისათვის (აღნიშნულია, რომ ნიადაგს ნაყოფიერი ფენის მართვა მოხდება „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად). ექსპლუატაციის ეტაპზე ნიადაგებზე ზემოქმედება მოსალოდნელია გზისპირა მონაკვეთებზე მოხვედრილი დამაბინძურებლებით.

საპროექტო გზის დერეფანი გადაკვეთს 7 მდინარეს და 48 უსახელო მცირე ხევს, ამიტომ სამშენებლო სამუშაოების შესრულებისა და ექსპლუატაციის ეტაპებზე არსებობს ზედაპირული წყლების დაბინძურების მაღალი რისკი. დაბინძურება ძირითადად მოსალოდნელია აღნიშნული მდინარეებსა და ხევებში ნავთობპროდუქტების პირდაპირი მოხვედრისას, ან/და მათ კალაპოტში მშენებლობისას. გზმ-ს ანგარიშში ასახულია ზედაპირულ წყლებზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, რომელთა გატარების შემთხვევაში ზემოქმედება არ იქნება მაღალი. გარდა ამისა, სამშენებლო ბანაკებში მოეწყობა კომპაქტური გამწმენდი ნაგებობები, ხოლო სამშენებლო უბნებზე განთავსდება ბიოტუალეტები, რაც სწორი გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის პირობებში, მინიმუმამდე შეამცირებს ზედაპირული წყლების დაბინძურების რისკებს.

საპროექტო ტერიტორია მიეკუთვნება 9 ბალიანი სეისმური აქტივობის ზონას. გეოლოგიური საშიშროებებიდან, რომლებმაც შესაძლოა ხელი შეუშალოს საპროექტო საავტომობილო გზის მშენებლობას აღსანიშნავია მეწყრული პროცესები. გეოტექნიკური პირობების კვლევის პროცესში 7 უბანზე დაფიქსირდა მეწყრული სხეული, რომლებიც ძირითადად სტაბილიზებულია. ყოველივე აღნიშნულის და ხეობის რთული რელიეფის

გათვალისწინებით, მშენებლობის პერიოდში მოსალოდნელია საშიში გეოლოგიური პროცესების გააქტიურება, რაც დაკავშირებული იქნება გზის გაფართოების მიზნით ფერდობების ჩამოჭრასთან, გზის ახალი დერეფნის ვაკისის მომზადებასთან ასევე საგზაო-საინჟინრო ნაგებობებისათვის საძირკვლების მომზადებასთან. შესაბამისად, მშენებლობის ფაზაზე საშიში გეოლოგიური პროცესების განვითარების რისკები მაღალია. მშენებლობის ეტაპზე გეოდინამიკური პროცესების შემარბილებელი ღონისძიებებიდან აღსანიშნავია: დაგეგმილი მონიტორინგი, რომლის ფარგლებშიც შემუშავდება დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები; სენსიტიურ მონაკვეთებში შესაბამისი დამცავი ნაგებობების მოწყობა (დამცავი კედლები, კიუვეტები და სხვა); ფერდობებისთვის შესაბამისი მდგრადობის კუთხის შექმნა და სხვა.

გზის ექსპლუატაციის ფაზაზე გეოლოგიური პროცესების გააქტიურების პრევენციისათვის დაგეგმილია დამცავი ნაგებობების და წყალამრედი სისტემების სწორი ექსპლუატაცია, გეოდინამიკური პროცესების მონიტორინგი და მონიტორინგის შედეგების მიხედვით, საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების განხორციელება.

საპროექტო გზის მასშტაბებიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანი ზემოქმედებაა მოსალოდნელი ბიოლოგიურ გარემოზე, ვინაიდან გზის დერეფნის უმეტესი ნაწილი გადის ხშირი ტყით დაფარულ ტერიტორიებზე. წარმოდგენილი კოორდინატების შესწავლით დადგინდა, რომ საპროექტო ტერიტორიის 553263 კვ.მ. ფართობიდან „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 4 აგვისტოს №299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით 526571 კვ.მ. ფართობი მდებარეობს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ ტყის ფონდში.

საპროექტო არეალში აღირიცხა ბიომრავალფეროვნებისათვის განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანი მცენარეთა სახეობები და ცენოზები. მშენებლობის პერიოდში ჭრას დაექვემდებარება წითელი ნუსხის სახეობები კოლხური ბუჩქნარის წაბლი და უთხოვარი (წ.ნ.VU), გარდა ამისა, აღსანიშნავია, რომ საპროექტო ტერიტორიაზე გვხვდება ზოგიერთი იშვიათი, გადაშენების საფრთხის წინაშე მდგომი და მოწყვლადი სახეობებიც.

გზმ-ს ანგარიშში მითითებულია, რომ პროექტმა ზოგიერთ სახეობაზე შეიძლება ზემოქმედება იქონიოს გზების მშენებლობის გამო, რადგან არიან ისეთი მტაცებელი ფრინველები, რომელთაც სამშენებლო არეალის სიახლოვეს, კლდეებზე აქვთ ბუდეები. ასევე, ანგარიშში გამოვლენილია ფრინველებისთვის სენსიტიური ტერიტორიები, კონკრეტული სახეობები. მიუხედავად ამისა შემარბილებელ ღონისძიებებში არ არის განსაზღვრული ფრინველებზე, განსაკუთრებით საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილ სახეობებზე ზემოქმედების თავიდან აცილების და/ან შერბილების კონკრეტული ღონისძიებები. ანგარიშში ასევე მითითებულია, რომ პროექტის ზემოქმედების არეალში არის ხმელეთის ძუძუმწოვართა 45 სახეობა. აქ შეიძლება შეგვხვდეს საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილი ცხოველების ინდივიდები (წავი, ფოცხვერი) და ხელფრთიანები. საბოლოოდ გაკეთებულია დასკვნა, რომ საკვლევ ტერიტორიაზე ჯამში სავარაუდოდ ძუძუმწოვართა 50-52 სახეობა ბინადრობს.

გზმ-ს ანგარიშში ასევე მითითებულია, რომ გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციისას ზემოქმედების ქვეშ შეიძლება მოექცეს დაცული სახეობების პოპულაციის ნაწილი, ან ცალკეული ინდივიდები. ასევე მითითებულია ცხოველთა სხვა სისტემატიკურ ჯგუფების წარმომადგენლებზე შესაძლო ზემოქმედების თაობაზეც. ცხოველთა/ფრინველთა მიგრაცია

შორ მანძილზე არ მოხდება. მშენებლობის დასრულების და შემდეგ ზოგიერთი სახეობის ცხოველები/ფრინველები დაუბრუნდებიან პირვანდელ სამყოფელს.

ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი დაცულ ტერიტორიებზე, მათთან მნიშვნელოვანი დაშორების გამო.

აღწერილია მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპებზე მოსალოდნელი ნარჩენების მართვის შესახებ დეტალური ინფორმაცია. დაგეგმილია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება. გარდა ამისა, გზშ-ს ანგარიშში დანართის სახით თან ახლავს ნარჩენების მართვის გეგმა.

გზშ-ს ანგარიშში აღწერილია კუმულაციურ ზემოქმედებები, რომელიც მოიცავს შემდეგ საკითხებს: ხმაური და მავნე ნივთიერებების ემისიები; ზემოქმედება ბიოლოგიურ გარემოზე; ზემოქმედება წყლის ხარისხზე; ზემოქმედება გეოლოგიურ და ჰიდროგეოლოგიურ გარემოზე და სოციალურ ეკონომიკური გარემო.

გზშ-ს ანგარიშს თან ერთვის შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგისა და შესაძლო ავარიული სიტუაციების მართვის გეგმები.

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

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. საპროექტო გზის მშენებლობა და ექსპლუატაცია განახორციელოს წარმოდგენილი გზშ-ს ანგარიშის შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მართვის და მონიტორინგის გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
2. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან შეთანხმება საპროექტო გზის მშენებლობასთან დაკავშირებით, ვინაიდან „საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ 2014 წლის 18 ივნისის საქართველოს მთავრობის №407 დადგენილების შესაბამისად საპროექტო გზა წარმოადგენს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზას;
3. არ განახორციელოს საპროექტო გზის მშენებლობა, სანამ არ უზრუნველყოფს გეოდინამიკური პროცესების დეტალური შესწავლასა და აღნიშნულის საფუძველზე გეოდინამიკური პროცესების სრულყოფილი რუკის შემუშავებას (სადაც მეწყრული სხეულების გარდა, დეტალურად იქნება ასახული სხვა პროცესები: ღვარცოფები; კარსტი, შვავი, ზვავი, ქვათაცვენის უბნები და სხვა შესაბამისი სალიკვიდაციო/შემარბილებელი ღონისძიებებთან ერთად) და აღნიშნული კვლევის შედეგების (მათ შორის ზემოაღნიშნული რუკის) საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში განსახილველად წარმოდგენას;
4. მშენებლობის დაწყებამდე, უზრუნველყოს წინაბოტანიკური კვლევის შედეგებზე დაყრდნობით, საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილ მცენარეთა სახეობების (ქართული და ლათინური დასახელებებით) თაობაზე ინფორმაციის საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა, რომლებიც ჭრას ან სხვაგვარ ზემოქმედებას ექვემდებარება;
5. მშენებლობის დაწყებამდე, შეისწავლოს და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოადგინოს ინფორმაცია ფრინველებზე და ხმელეთის ძუძუმწოვრებზე, ასევე წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე საქმიანობის განხორციელებით გამოწვეული კონკრეტული ზეგავლენის თაობაზე, სახეობების მიხედვით და განსახორციელებელი ზემოქმედების თავიდან აცილების და/ან შერბილების კონკრეტული ქმედებები. განსაკუთრებით ყურადღება გაამახვილოს საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილსა და გზშ-ს ანგარიშით განსაზღვრულ სენსიტიურ ტერიტორიებზე არსებულ სახეობებზე. აღნიშნული კვლევის შედეგებზე დაყრდნობით, ცხოველებზე ზემოქმედებასთან დაკავშირებული, და შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტურობაზე სამონიტორინგო დაკვირვების საკითხები აისახოს მონიტორინგის გეგმაში, საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებების დაგეგმვა-განხორციელების მიზნით.
6. საპროექტო გზის გასწვრივ, მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში, განსაკუთრებით ხიდების, გვირაბების, ე.წ. ბალკონის და გეოდინამიკურად სენსიტიური უბნების მიმდებარე ტერიტორიებზე უზრუნველყოს ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე რეჟიმული დაკვირვების ჩატარება. მონაცემების გაანალიზების შედეგად შეიმუშაოს მოსალოდნელი ცვლილებების პროგნოზი და დასახოს როგორც ზედაპირული, ასევე, მიწისქვეშა წყლების დაბინძურების საწინააღმდეგო ღონისძიებები;
7. საპროექტო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში უზრუნველყოს გეოლოგიური პროცესების მუდმივი მონიტორინგი;
8. მშენებლობის დაწყებამდე საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოადგინოს:

- ფუჟი ქანების სანაყარო(ებ)ის დეტალური პროექტები შესათანხმებლად;
- სამშენებლო ბანაკებში დაგეგმილი გამწმენდი ნაგებობების მონაცემები (ნაგებობის ტიპი, წარმადობა, ეფექტურობა და სხვა).

9. იმ შემთხვევაში, თუ არ მოხდება ნამახვანის ჰესების კასკადის სამშენებლო ბანაკების გამოყენება საპროექტო გზის მშენებლობისთვის, სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე, საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოადგინოს სამშენებლო ბანაკ(ებ)ისა და სამშენებლო მოედნ(ებ)ის 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;
10. იმის გათვალისწინებით, რომ საპროექტო გზა გადის დასახლებული ტერიტორიის უშუალო სიახლოვეს, გზის ექსპლუატაციაში გაშვებამდე, დასახლებული პუნქტებსა და სხვა სენსიტიურ უბნებთან მიმართებით უზრუნველყოს კვლევების ჩატარება ხმაურის ზემოქმედებაზე, შეიძუმაოს და განახორციელოს შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები გარდა აღნიშნულისა, საპროექტო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს ხმაურის დონეების მუდმივი მონიტორინგი და შედეგები წარმოადგინოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში, როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის პერიოდში;
11. იმ შემთხვევაში თუ საპროექტო გზის 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;
12. ვინაიდან საპროექტო გზის ტრასა გადის სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ ტყის ფონდის ტერიტორიაზე, სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე აღნიშნული საკითხი შეათანხმოს ტყის ფონდის მართვის უფლების მქონე შესაბამის ორგანოსთან;
13. მშენებლობის ეტაპზე უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულება;
14. იმ შემთხვევაში, თუ საპროექტო გზის მშენებლობისთვის საჭირო გახდება წყალაღებისთვის წყაროების გამოყენება, ჭაბურღილების გაყვანა ან/და ინერტული მასალის მოპოვება - უზრუნველყოს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული პროცედურების გავლა;
15. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში დასკვნის გადაცემა განახორციელოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი წესით;
16. სამშენებლო სამუშაოების დაწყება და საპროექტო გზის ექსპლუატაციაში გაშვება აცნობოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს.

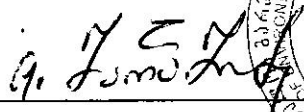
შენიშვნა: გზმ-ს ანგარიშში მითითებული ყველა შემარბილებელი ღონისძიებების რეკომენდაციების შესრულების და მონიტორინგის განხორციელების ვალდებულება ეკისრება საქმიანობის განმახორციელებელს.

IV. დასკვნა

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი, სს „ნამახვანი“-ს შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ქუთაისი (ჭომა)-ალპანა-მამისონის უღელტეხილი (რუსეთის ფედერაციის საზღვარი) გზის ნამახვანი-ალპანას მონაკვეთის მშენებლობის, რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია მხოლოდ წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობების დაცვით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე
(სახელი, გვარი)


(ხელმოწერა)

