



შპს „ავიაკოპტერი“

ქ. თბილისში, მდ. მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე, ტაძრის ქუჩის მიმდებარე ტერიტორიაზე
ვერტმფრენებისთვის განკუთვნილი საფრენი მოედნის მოწყობა

სკრინინგის ანგარიში

ქ. თბილისი, 2020 წელი

1. შესავალი

შპს „ავიაკოპტერი“ წარმოადგენს მრავალწლიანი გამოცდილების მქონე მაღალი კლასის ავიასპეციალისტებით დაკომპლექტებულ კომპანიას.

დაგროვილი გამოცდილების გათვალისწინებით და ბაზარზე გაზრდილი მოთხოვნებიდან გამომდინარე შპს „ავიაკოპტერმა“ გადაწყვიტა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ მიწის ფართობზე, ქ. თბილისის ცენტრთან ახლოს მოაწყოს ვერტმფრენებისთვის განკუთვნილი ახალი საფრენი მოედანი. ვინაიდან, ახალი საფრენი მოედნის მშენებლობა წარმოადგენს საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“-ს II დანართის მე-9 პუნქტის, 9.4 ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ საქმიანობას და აღნიშნულ საქმიანობაზე, სამინისტრო, ამავე კოდექსის მე-7 მუხლით დადგენილი სკრინინგის პროცედურის გავლის საფუძველზე იღებს გადაწყვეტილებას გზმ-ს საჭიროების შესახებ, საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-7 მუხლის მე-4 ნაწილის შესაბამისად, მცირე ზომის საფრენი მოედნის მშენებლობის პროექტთან დაკავშირებით მომზადებული იქნა სკრინინგის განაცხადი. ცნობები კომპანიის შესახებ მოცემულია ცხრილში #1.

ცხრილი #1

საქმიანობის განმახორციელებელი	შპს „ავიაკოპტერ“
კომპანიის იურიდიული მისამართი	ქ. თბილისი, სამგორის რაიონი, აეროპორტის დასახლება
კომპანიის საიდენტიფიკაციო ნომერი	406252576
კომპანიის ხელმძღვანელი	ვლადიმერ ხოსიაშვილი
საქმიანობის სახე	საფრენი მოედნის მოწყობა
საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა	ქ. თბილისი, მდ. მტკვრის მარცხენა სანაპირო, ტაძრის ქუჩის მიმდებარე ტერიტორია

2. პროექტის საჭიროების დასაბუთება

საქართველოს რელიეფი მთაგორიანია და ქვეყნისთვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ვერტმფრენების ფუნქციონირება დედაქალაქის სიახლოვეს განსაკუთრებით სტიქიური უბედურებების, გადაუდებელი სამაშველო თუ სამედიცინო დახმარების აღმოჩენის დროს, ბიზნესმენების, საჯარო მოხელეების და ტურისტების სწრაფი გადაადგილებისთვის და სხვ.

ამ დროისთვის ქ. თბილისს გააჩნია მხოლოდ ერთი საფრენი მოედანი ქ. თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში და ასევე ქ. თბილისის მახლობლად, მცხეთის რაიონ სოფ. ნატახტარში მდებარე აეროპორტი. ორივე აეროპორტი საკმაოდ არის მოშორებული ქალაქის ცენტრს, რაც იწვევს დროის არარაციონალურად ხარჯვას. გარდა ამისა, ზაფხულში, ტურისტულად აქტიურ სეზონზე დიდი დატვირთვით მუშაობს თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი და საჰაერო სივრცე მუდმივად ეთმობა თვითმფრინავებს. აქედან გამომდინარე, თითქმის შეუძლებელია ვერტმფრენით განსაზღვრულ დროს აფრენა და დაჯდომა, რაც დროის კარგვასთან ერთად იწვევს გაუთვალისწინებელ ხარჯებს და მომხმარებელთა უკმაყოფილებას.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში ასევე არ არის გათვალისწინებული და დაპროექტებული შესაბამისი ინფრასტრუქტურა, რომ მცირე ზომის ვერტმფრენებისთვის ხელსაყრელი იყოს ოპერირება, კერძოდ, ვერ ხერხდება დასაფრენი მოედნიდან სადგომებზე შესვლა და გამოსვლა საჰაერო გადაადგილების გარეშე, რაც ვერტმფრენების ტექნიკური მონაცემებიდან გამომდინარე, შეუძლებელს ხდის გვერდითი ან მიმყოლი ქარის დროს, უსაფრთხოდ მოძრაობას. ამავდროულად, სადგომზე გაჩერების შემდგომ ვერ ხერხდება მგზავრების დროულად გაყვანა ვერტმფრენიდან/ვერტმფრენამდე. მრავალწლიანი დაკვირვებითა და დაგროვილი გამოცდილებით გასათვალისწინებელია თბილისის აეროპორტის გეოგრაფიული მდებარეობა და მეტეო პირობები. ვერტმფრენების უმრავლესობა სარგებლობს ვიზუალური ფრენის წესებით, ხოლო, თბილისის აეროპორტში დაბალი ხილვადობის პირობებში შეუძლებელია ვიზუალური ფრენის წესებით ფრენის შესრულება.

მნიშვნელოვანია, რომ საფრენი მოედანი უნდა მდებარეობდეს ქალაქის ცენტრთან რაც შეიძლება ახლოს და აეროპორტის მიერ კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის გარეთ, რაც მისცემს საშუალებას განიტვირთოს კონტროლირებადი საფრენი საჰაერო სივრცე და შეუფერხებლად შეძლონ ფრენების შესრულება როგორც ვერტმფრენებმა ასევე თვითმფრინავებმა.

პროექტის განხორციელების შედეგად დედაქალაქისთვის შეიქმნება ახალი, სტრატეგიული მნიშვნელობის მქონე კეთილმოწყობილი საფრენი მოედანი, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში, ხელმისაწვდომი იქნება ქვეყანაში ოპერირებული და რეგისტრირებული ყველა ვერტმფრენისათვის და ასევე სახელმწიფო ავიაციისათვის.

გარდა იმისა, რომ ახალი აეროდრომი ხელსაყრელი იქნება საჰაერო ტურების განსახორციელებლად (რაც ხელს შეუწყობს ვერტოტურიზმის განვითარებას), ასევე იძლევა საშუალებას გამოყენებული იქნას სხვადასხვა მიზნით. ვინაიდან აღნიშნული რაიონის სიახლოვეს მდებარეობს წამყვანი სამედიცინო დაწესებულებები, საჭიროების შემთხვევაში მათ მიეცემათ საშუალება სწრაფად განახორციელონ ვეტმფრენით სამედიცინო, სამაშველო ღონისძიებები. ასევე ძალოვანი სტრუქტურების წარმომადგენლები შეუფერხებლად შეასრულებენ სწრაფ მოქმედებებს. ხანძრისა და სტიქიური უბედურებების დროს სამაშველო ვერტმფრენები აღნიშნული საფრენი მოედნიდან შეძლებენ შეივსონ საწვავის მარაგი, აღიჭურვონ შესაბამისი მოწყობილობებით და უმოკლეს დროში მიფრინდნენ დანიშნულების ადგილას. საფრენი მოედანი გამოსადეგი იქნება, როგორც საპარკინგე ადგილი და ტექნიკური მომსახურების დაწესებულება ვიზიტორებისთვის, რომლებიც საკუთარი ვერტმფრენებით სტუმრონენ ქვეყანას.

3. ინფორმაცია დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ

3.1 საფრენი მოედნის განთავსების ადგილმდებარეობა

ახალი საფრენის მოედანის მოსაწყობად შერჩეული იქნა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული, არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მქონე თავისუფალი ტერიტორია, რომლის ფართობი შეადგენს 35 558 კვ.მ-ს. მიწის ნაკვეთის საკადასტრო კოდია: 01.11.04.019.547. მიწა მდებარეობს დიდმის ოლიმპიური ქალაქის მიმდებარე ტერიტორიასთან, რომელიც განთავსებულია მდინარე მტკვრის მარცხენა სანაპიროსთან. შერჩეული ტერიტორია ამჟამად წარმოადგენს სტიქიურ ნაგავსაყრელს და გამოიყენება სამშენებლო და სხვა სახის ნარჩენების უნებართვოდ განთავსებისთვის. რაც თავისთავად იწვევს მდინარის დაბინძურებას ნარჩენებით და ხშირ შემთხვევაში მის ჩახერგვას და კალაპოტის ცვლილებას.

ტერიტორიის შერჩევის დროს გათვალისწინებული იქნა უსაფრთხოების ნორმების საკითხების დაცვა, რაც იმას ნიშნავს, რომ ვერტმფრენებმა არ უნდა იფრინონ ქალაქის მჭიდროდ დასახლებულ რაიონებზე. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ საფრენი მოედანი მდებარეობდეს მდინარის სანაპირო ზოლში. ამ პრინციპით, მდინარე მტკვარი შესაძლებელია განხილული იქნეს, როგორც ვერტმფრენისთვის ქალაქის ტერიტორიაზე საფრენი მიმართულება.

პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, მოხდება მდინარის მიმდებარე ტერიტორიის ნარჩენებისგან განთავსისუფლება, მოსწორებული იქნება საპროექტო ტერიტორიის ზედაპირი და დაიფარება მწვანე საფარით.

საპროექტო მიწის სრული ფართობის GPS კოორდინატებია:

N	X	Y
1	482420.74	4627585.31
2	482437.52	4627592.28
3	482732.46	4627008.99

ვერტმფრენებისთვის განკუთვნილი მოედანი მოეწყობა ზემოაღნიშნული საკადასტრო კოდის ფარგლებში არსებული მიწის ნაკვეთის შიგნით და დაიკავებს მცირე ფართობს. მოედანი წრიული ფორმის იქნება და მისი დიამეტრი შეადგენს 20 მეტრს, ხოლო მოედნამდე მისასვლელი გზა სიგანით 6მ და სიგრძით 100მ. უშუალოდ ასაფრენი მოედნის მოწყობის ადგილის კოორდინატებია:

N	X	Y
1	482646.15	4627300.82

საპროექტო ტერიტორიიდან, სადაც მოხდება ასაფრენი მოედნის მოწყობა, უახლოესი მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლი, დაშორებულია 316 მეტრით.

საპროექტო ტერიტორია თავისუფალია მცენარეული საფარისაგან და შესაბამისად პროექტის განხორციელება არ ითვალისწინებს მცენარეულ საფარზე ზემოქმედებას.

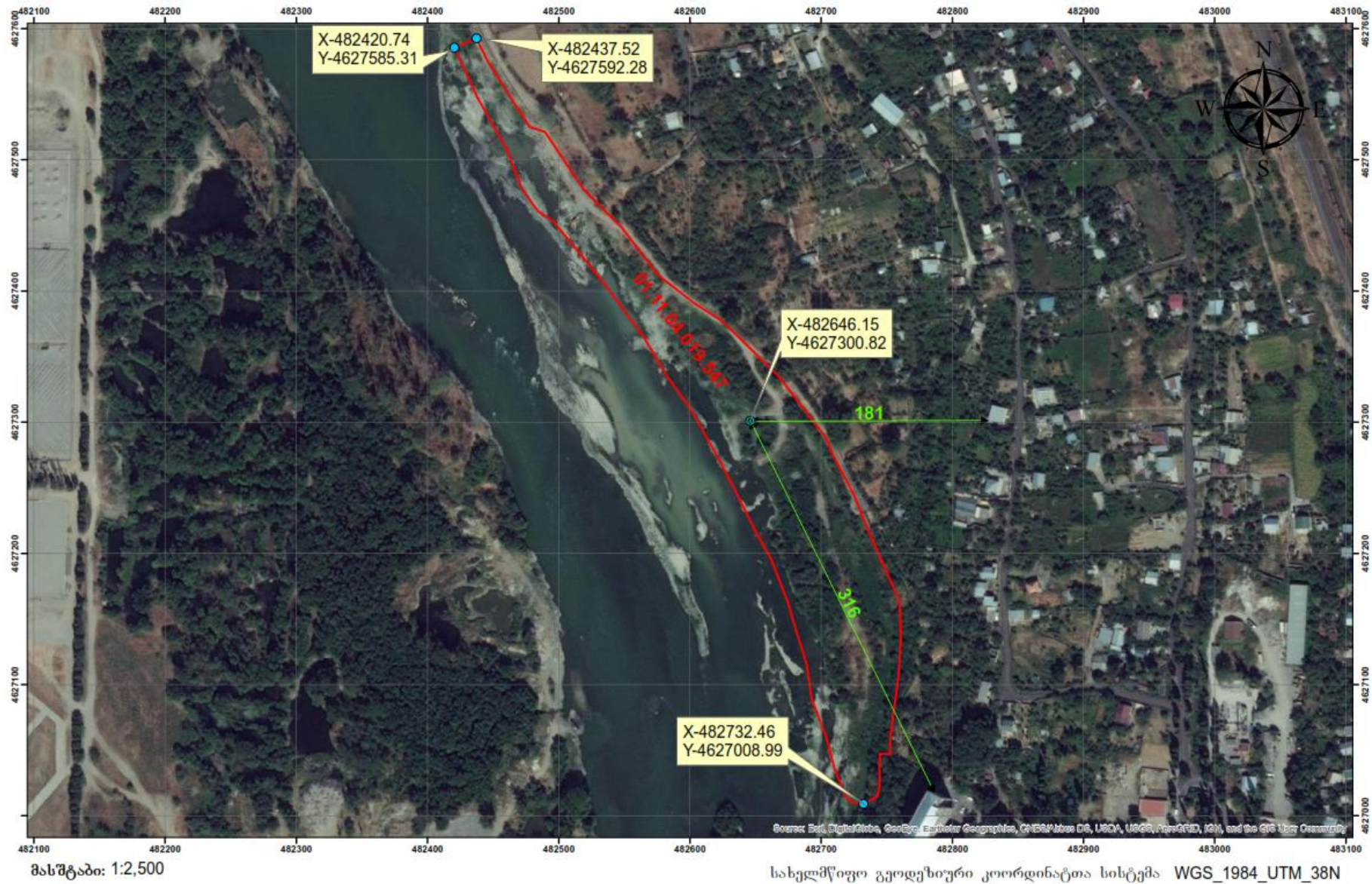
საპროექტო ტერიტორიის ერთ მხარეს, დაახლოებით 20 მეტრში მიუყვება მდ. მტკვარი. პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, მდ. მტკვრისა და საფრენი მოედნის ტერიტორიის გამოყოფა მოხდება სპეციალური მავთულბადის ტიპის ღობით. ღობის დაშორება მდ. მტკვრის ნაპირიდან იქნება დაახლოებით 8-10 მეტრი.

საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს ამერიკის საელჩოს 2000 მეტრიანი ბუფერული ზონის მიმდებარედ. თავის მხრივ, ამერიკის საელჩო არ არის აღნიშნული პროექტის განხორციელების წინააღმდეგი და მათი მოთხოვნით წარედგინება საელჩოს ფრენების განრიგი (დანართი - საელჩოს 2019 წლის 26 ივნისის წერილი).



სურ.#1 - საპროექტო ტერიტორია

ქობილისი მდინარე მტკვრის მარცხენა სანაპირო



სურ.#2 - საპროექტო ტერიტორია, სადაც მონიშნულია ასაფრენ/დასაფრენი მოედნის წერტილი

3.2 პროექტის აღწერა

როგორც უკვე აღინიშნა პროექტი ითვალისწინებს საფრენი მოედნის მოწყობას, რომელიც გამოყენებული იქნება ვერტმფრენების აფრენა/დაფრენისთვის. ვერტმფრენების აფრენა/დაფრენისთვის განკუთვნილი მოედანი იქნება წრიული ფორმის, დიამეტრით 20მ. ხოლო, მოედნამდე მისასვლელი გზის პარამეტრები იქნება: სიგანე - 6მ, სიგრძე - 100მ.

გარდა ვერტმფრენების ასაფრენ/დასაფრენი მოედნისა დაგეგმილია დამხმარე შენობა-ნაგებობების მოწყობა. კერძოდ, საპროექტო ტერიტორიაზე მოეწყობა სამი სხვადასხვა ანგარი, რომელიც გათვალისწინებული იქნება ვერტმფრენების სადგომად. სამივე ანგარი მოწყობილი იქნება მსუბუქი კონსტრუქციით, სენდვიჩ პანელების გამოყენებით. თითოეული ანგარის ტექნიკური პარამეტრები იქნება: სიგრძე - 16მ; სიგანე - 14მ. სიმაღლე - 5 მ, ერთსართულიანი. სამივე ანგარის გამოყენების შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნება 6 ვერტმფრენის განთავსება ერთდროულად.

გარდა ამისა, საპროექტო ტერიტორიაზე გათვალისწინებულია ადმინისტრაციული შენობის და მგზავრთა მოსაცდელის მოწყობა, რომელიც ასევე წარმოადგენს სენდვიჩ-პანელებით აგებულ შენობას და მისი ტექნიკური პარამეტრები იქნება: სიგრძე - 12მ, სიგანე - 12მ, ორსართულიანი.

პროექტი ასევე ითვალისწინებს ავტოსადგომის მოწყობას, რომელიც გათვლილი იქნება 50 ავტომანქანაზე.

ვერტმფრენების ასაფრენ/დასაფრენი მოედანი, მასთან მისასვლელი გზა და ავტოსადგომი დაფარული იქნება ასფალტის საფარით, ხოლო დანარჩენი ტერიტორია დაიფარება მწვანე საფარით და გარკვეულ ფართობზე დაირგვება მარადმწვანე მცენარეები.

საპროექტო ტერიტორია შემოიღობება მავთულბადით და ასევე მოეწყობა ხმაურდამცავი ბუნებრივი ბარიერი, რაც ითვალისწინებს ღობის სრულ პერიმეტრზე მაღალმოზარდი (25მ), მარადმწვანე მცენარეების დარგვას, რომელიც წინასწარ იქნება შერჩეული კვალიფიციურ სპეციალისტთან ერთად.

3.3 ვერტმფრენების აფრენისა და დაფრენის სავარაუდო რაოდენობა, ვერტმფრენების ტიპი

საპროექტო მოედნიდან შესრულებული ფრენების რაოდენობა იქნება მცირე ჯერადობის და წინასწარ განსაზღვრული უსაფრთხო მარშრუტით. დაკვირვებებიდან და ბაზარზე არსებული მოთხოვნებიდან გამომდინარე, ფრენათა სავარაუდო რაოდენობა თვის განმავლობაში სეზონების მიხედვით ასე გადანაწილდება:

- 1 მაისიდან – 1 ნოემბრამდე საშუალოდ 15-20 აფრენა/დაფრენა თვეში;

- 1 ნოემბრიდან – 1 მაისამდე – 10-15 აფრენა/დაფრენა თვეში.

წლის განმავლობაში განხორციელდება საშუალოდ 150–200 ფრენა. გამომდინარე აქედან, შესრულებული ფრენების რაოდენობა არ გამოიწვევს მოედნის სიახლოვეს მაცხოვრებელთა უკმაყოფილებას.

საპროექტო საფრენი მოედნიდან ფრენას განხორციელებენ ძირითადად Augusta A-109E (4L-VSA)-ს და BO-105 ტიპის ვერტმფრენები. აღნიშნულ ვერტმფრენებს გააჩნიათ სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემული საჰაერო ხომალდის, რეგისტრაციის, ექსპლოატაციის, რადიოსადგურისა და ხმაურის სერტიფიკატები (იხ. დანართი).

4. მშენებლობის დროს გამოყენებული მანქანა დანადგარები

პროექტის განხორციელების დროს, ტერიტორიის მოსასწორებლად, სამშენებლო მასალების შემოსატანად, მოასასფალტებლად და მსუბუქი კონსტრუქციების შემოსატანად გამოყენებული იქნება შემდეგი მანქანა-დანადგარები:

#	მანქანა დანადგარის დასახელება	რაოდენობა (ცალი)
1	ავტოთვითმცლელი	1
2	ასფალტის კატოკი	1
3	ამწე	1
4	გრეიდერი	1

5. მშენებლობის განხორციელების ვადები

პროექტის განხორციელება არ არის დაკავშირებული დიდი მასშტაბის მქონე მიწის და ბეტონის სამუშაოებთან. როგორც უკვე აღინიშნა, პროექტი ითვალისწინებს მხოლოდ არსებული ტერიტორიის მოსწორებას და ვერტმფრენებისთვის განკუთვნილი ასაფრენ/დასაფრენი მოედნის, მასთან მისასვლელი გზის, ავტოსადგომის, ანგრების და ადმინისტრაციული შენობის მოწყობას. იქიდან გამომდინარე, რომ შენობებისთვის გათვალისწინებულია მსუბუქი კონსტრუქციის მქონე მასალების გამოყენება, სამუშაოების სრულად განსახორციელებლად საჭირო იქნება 3 თვე.

6. მისასვლელი გზები

პროექტის განხორციელება დამატებით მისასვლელი გზების მშენებლობას არ ითვალისწინებს და გამოყენებული იქნება არსებული გზები. პროექტის განხორციელების დროს მხედველობაში იქნება მიღებული ის გარემოება რომ ტექნიკის გადადგილებამ არ გამოიწვიოს მოსახლეობის შეწუხება, ამიტომ გადაადგილება განხორციელდება ისე, რომ მაქსიმალურად თავიდან იქნეს აცილებული დასახლებულ პუნქტში ტექნიკის მოძრაობა. მითუმეტეს, რომ საპროექტო ტერიტორიას გააჩნია ალტერნატიული მისასვლელი გზები. გარდა ამისა, სამუშაოების დაწყებამდე, შედგენილი იქნება სამუშაოების განხორციელების გეგმა-გრაფიკი, რომელიც გაეცნობა საპროექტო ტერიტორიასთან ახლომდებარე მოსახლეობას და ასევე ინფორმირებული იქნება საპატრულო პოლიცია.

7. დასაქმებულების რაოდენობა

ვერტმფრენებისთვის განკუთვნილი ასაფრენ/დასაფრენი მოედნისა და დამხმარე ინფრასტრუქტურული ნაგებობების მოწყობის პროცესში დასაქმებული იქნება დაახლოებით 20 ადამიანი, ხოლო აეროდრომის ექსპლოატაციის შესვლის შემდგომ დასაქმდება დაახლოებით 60 ადამიანი. დასაქმებულების უმრავლესობა, განსაკუთრებით მშენებლობის პროცესში იქნება საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ მცხოვრები მოსახლეობა.

8. წყლის გამოყენება და ჩამდინარე წყლები

აეროდრომის მომარაგება სასმელ-სამეურნეო წყლით, როგორც მშენებლობის ისე ექსპლოატაციის პროცესში მოხდება ქალაქის კომუნალური სამსახურის მიერ. ჩამდინარე საკანალიზაციო წყლები კი ჩაშვებული იქნება ქ. თბილისის საკანალიზაციო ქსელში, ქალაქის კომუნალურ სამსახურთან გაფორებული შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე. ხოლო რაც შეეხება სანიაღვრე წყლების მართვის საკითხს, მისი ჩაშვება ასევე მოხდება საკანალიზაციო ქსელში.

9. საწვავით მომარაგება

მშენებლობის პროცესში, მძიმე ტექნიკის საწვავით შევსება საპროექტო ტერიტორიაზე დაგეგმილი არ არის. ხოლო, ექსპლოატაციის ეტაპზე, ვერტმფრენების საწვავით მომარაგებას უზრუნველყოფს

შესაბამისი გამოცდილების მქონე კომპანია. საწვავის ტერიტორიაზე შემოტანას შესაბამისი ავზებით, ვერტმფრენების შევსებას და მის შემდგომ მართვას განახორციელებს აღნიშნული კომპანია, რომელიც შემდგომში წარმოდგენილი იქნება როგორც კონტრაქტორი კომპანია, იგი ასევე უზრუნველყოფს ტერიტორიაზე შესაძლო ავარიული დაღვრის საკითხების მართვას. საწვავის რეზერვუარების მოწყობა ტერიტორიაზე დაგეგმილი არ არის და როგორც უკვე აღინიშნა, მის შემოტანას უზრუნველყოფს კონტრაქტორი საჭიროების შესაბამისად.

10. გარემოს არსებული მდგომარეობა

10.1 საპროექტო ტერიტორიის კლიმატურ - მეტეოროლოგიური მონაცემები

მონაცემები საპროექტო ტერიტორიის კლიმატური მაჩვენებლების შესახებ აღებულია საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2008 წლის 25 აგვისტოს №1-1/1743 ბრძანებით დამტკიცებული - დაპროექტების მონაცემების „სამშენებლო კლიმატოლოგიის“ მიხედვით.

საპროექტო ტერიტორიის კოორდინატები, ბარომეტრული წნევა

№	გეოგრაფიული განედი (გრადუსი და მინუტი)	გეოგრაფიული გრძედი (გრადუსი და მინუტი)	სიმაღლე ზღვის დონიდან (მ)	ბარომეტრული წნევა (ჰპა)
1	41°48'	44°48'	428	970

სამშენებლო-კლიმატური დარაიონების მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია განეკუთვნება IIIგ რაიონს.

სამშენებლო-კლიმატური მახასიათებლები

№	კლიმატური რაიონი	კლიმატური ქვერაიონი	იანვრის საშუალო ტემპერატურა, °C	ზამთრის 3 თვის ქარის საშუალო სიჩქარე, მ/წ	ივლისის საშუალო ტემპერატურა, °C	ივლისის ფარდობითი ტენიანობა, %
1	III	IIIგ	0-დან +2-მდე	-	+25-დან +28-მდე	-

ჰაერის ტემპერატურა

№	პუნქტების დასახელება	გარე ჰაერის ტემპერატურა, 0 C																			პერიოდი <8°C საშუალო თვეური ტემპერატურით		საშუალო ტემპერატურა 13 საათზე	
		თვის საშუალო												წლის საშუალო	აბსოლუტური მინიმუმი	აბსოლუტური მაქსიმუმი	ყველაზე ცხელი თვის საშუალო მაქსიმუმი	ყველაზე ცივი ხუთდღიური საშუალო	ყველაზე ცივი დღის საშუალო	ყველაზე ცივი პერიოდის საშუალო	ხანგრძლივობა დღეებში	საშუალო ტემპერატურა	ყველაზე ცივი თვისათვის	ყველაზე ცხელი თვისათვის
		იანვარი	თებერვალი	მარტი	აპრილი	მაისი	ივნისი	ივლისი	აგვისტო	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1	თბილისი, დილომი	0,7	2,3	6,2	11,6	17,0	20,8	24,2	24,4	19,5	13,8	7,4	2,5	12,3	-23	40	30,2	-8	-11	0,6	146	4,1	3,2	28,7

ჰაერის ტემპერატურის ამპლიტუდა

№	პუნქტების დასახელება	თვის საშუალო, 0 C												თვის მაქსიმალური, 0 C											
		იანვარი	თებერვალი	მარტი	აპრილი	მაისი	ივნისი	ივლისი	აგვისტო	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი	იანვარი	თებერვალი	მარტი	აპრილი	მაისი	ივნისი	ივლისი	აგვისტო	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი
1	თბილისი, დილომი	7,8	8,4	9,5	10,9	11,3	11,8	11,6	11,0	8,9	7,8	21,2	18,5	20,5	20,4	21,0	17,7	18,9	20,3	22,5	20,4	19,0	18,7		

ჰაერის ფარდობითი ტენიანობა

N	პუნქტების დასახელება	გარე ჰაერის ფარდობითი ტენიანობა, %													საშ. ფარდ. ტენიანობა 13 საათზე		ფარდ. ტენიანობის საშ. დღელამური ამპლიტუდა	
		იანვარი	თებერვალი	მარტი	აპრილი	მაისი	ივნისი	ივლისი	აგვისტო	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი	წლის საშუალო	ჩველაზე ცივი თვის	ჩველაზე ცხელი თვის	ჩველაზე ცივი თვის	ჩველაზე ცხელი თვის
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	თბილისი, დიღომი	73	69	66	62	64	60	56	57	64	73	77	76	66	60	40	25	30

ნალექების რაოდენობა

№	პუნქტის დასახელება	ნალექების რაოდენობა წელიწადში, მმ	ნალექების დღელამური მაქსიმუმი, მმ
1	თბილისი, დიღომი	560	147

თოვლის საფარი

№	პუნქტის დასახელება	თოვლის საფარის წონა, კგა	თოვლის საფარის დღეთა რიცხვი	თოვლის საფარის წყალშემცველობა, მმ
	თბილისი, დიღომი	0,50	15	-

ქარის მახასიათებლები

N	პუნქტების დასახელება	ქარის უდიდესი სიჩქარე შესაძლებელი 1,5,10,15,20 წელიწადში ერთხელ, მ/წმ					ქარის მიმართულების განმეორებადობა (%) იანვარი, ივლისი								ქარის საშუალო, უდიდესი და უმცირესი სიჩქარე, მ/წმ		ქარის მიმართულებისა და შტილის განმეორებადობა (%) წელიწადში									
		1	5	10	15	20	ჩ	ჩა	ა	სა	ს	სდ	დ	ჩდ	იანვარი	ივლისი	ჩ	ჩა	ა	სა	ს	სდ	დ	ჩდ	შტილი	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
1	თბილისი, დიღომი	21	26	29	30	31	38/44	6/8	4/2	5/7	5/13	2/3	10/3	30/20	2,1/0,1	2,0/0,7	36	6	3	10	14	3	5	23	73	

გრუნტების სეზონური გაყინვის ნორმატიული სიღრმე, სმ (20)

N	პუნქტის დასახელება	თიხოვანი და თიხნარი	წვრილი და მტვრისებრი ქვიშის ქვიშნარი	მსხვილი და საშ. სიმსხვილის ხრეშისებური ქვიშის	მსხვილნატეხი
1	თბილისი, დიღომი	0	0	0	0

10.2 ჰიდროლოგიური ქსელი და მისი დახასიათება

საპროექტო ტერიტორიის მდებარეობს მდ. მტკვრის ნაპირთან ახლოს. მდ. მტკვარი ქ. თბილისის მთავარი მდინარეა. იგი წყალუხვი მდინარეა და ენერჯის დიდ მარაგს ფლობს, რასაც უდიდესი მნიშვნელობა აქვს საქართველოსა და აზერბაიჯანისათვის. მისი საშუალო წლიური ხარჯი თბილისთან 205 მ³/წმ შეადგენს. მტკვრისა და მისი შენაკადების წყალს საქართველოს ფარგლებში სამელიორაციო დანიშნულებით იყენებენ 315 ათ. ჰა-ზე მეტ ფართობს, ხოლო აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე, თითქმის 1 მლნ. ჰა-ზე.

მტკვარი მნიშვნელოვანი ჰიდროენერგეტიკული რესურსია. მასზე აგებულია ჩითახევჭესი, ზაჭესი, ორთაქალჭესი. ჰესები აგებულია მის მრავალ შენაკადზეც.

თბილისის მიდამოებში მისი შენაკადებია: მარჯვენა შენაკადებია მდ. ვერე და მდ. წავკისისწყალი (ლევტახევი). ხოლო მარცხენა შენაკადია ლოჭინი. ამ მდინარეთა წყალდიდობა მოსალოდნელია გაზაფხულზე, ხოლო წყალმცირობა - ზამთარში.

10.2.1 მდ. მტკვრის დაბინძურების ხარისხი

მდ. მტკვრის ხარისხზე სახელმწიფო მონიტორინგს აწარმოებს სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო. ქ. თბილისში მონიტორინგი ტარდება სამ წერტილში, კერძოდ, ზაჭესთან, ვახუშტის ხიდთან და მეტეხის ხიდთან.

ზაჭესთან მდ. მტკვრის დაბინძურების საშუალოწლიური მონაცემები შემდეგნაირად გამოიყურება:

- ჟანგბადის შემცველობა იყო დამაკმაყოფილებელი. ჟმმ5 იცვლებოდა 0.65-3.11 მგ/ლ-ის ფარგლებში;
- ჟქმ გაიზომა ერთ სინჯში იანვრის თვეში და შეადგინა 5.88 მგ/ლ;
- მინერალიზაცია მერყეობდა 136.7-377.2 მგ/ლ-ის ფარგლებში. მაქსიმალური მნიშვნელობა 377.2 მგ/ლ აღინიშნა ივლისის თვეში. ამონიუმის აზოტის კონცენტრაცია ხუთ სინჯში აღემატებოდა ზღვრულად დასაშვებს. მისი მნიშვნელობები მერყეობდა 0.194-1.858 მგ/ლ-ის ფარგლებში. საშუალო წლიურმა კონცენტრაციამ შეადგინა 0.497 მგ/ლ (1.3 ზდკ). მაქსიმალური მნიშვნელობა 1.858 მგ/ლ (4.8 ზდკ) აღინიშნა დეკემბრის თვეში;
- ნიტრიტისა და ნიტრატის აზოტის, ფოსფატების, სულფატების, ქლორიდების, რკინის, თუთიის, სპილენძის, ტყვიისა და მანგანუმის კონცენტრაციები არ აღემატებოდა ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციებს.

მდ. მტკვრის დაბინძურების ხარისხი ვახუშტის ხიდთან:

- ჟანგბადის შემცველობა იყო დამაკმაყოფილებელი. ჟბმ5 იცვლებოდა 0.71-6.65 მგ/ლ-ის ფარგლებში. მისი უდიდესი კონცენტრაცია 6.65 (1.1. ზდკ) მგ/ლ აღინიშნა ნოემბრის თვეში.
- მინერალიზაცია მერყობდა 196.2-699.8 მგ/ლ-ის ფარგლებში. მაქსიმალური მნიშვნელობა 699.8 მგ/ლ ასევე აღინიშნა ნოემბრის თვეში.
- ამონიუმის აზოტის კონცენტრაცია უმეტეს სინჯებში აღემატებოდა ზღვრულად დასაშვებს. მისი მნიშვნელობები მერყობდა 0.14-2.908 მგ/ლ-ის ფარგლებში. მაქსიმალური მნიშვნელობა 2.908 მგ/ლ (7.5 ზდკ) აღინიშნა ნოემბრის თვეში. საშუალო წლიური კონცენტრაცია იყო 0.791 მგ/ლ (2.0 ზდკ).
- ნიტრიტის და ნიტრატის აზოტის, ფოსფატების, სულფატების, ქლორიდების, რკინის, თუთიის, სპილენძის, ტყვიისა და მანგანუმის კონცენტრაციები არ აღემატებოდა ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციებს.

მეტეხის ხიდთან მდ. მტკვარში:

- ჟბმ5 იცვლებოდა 0.95-11.14 მგ/ლ-ის ფარგლებში. მაქსიმალური მნიშვნელობა 11.14 მგ/ლ (1.9 ზდკ) აღინიშნა ივლისში.
- ჟქმ გაიზომა იანვრის თვეში აღებულ სინჯში და შეადგინა 9.8 მგ/ლ.
- მინერალიზაცია მერყობდა 194.6-452.3 მგ/ლ-ის ფარგლებში. მაქსიმალური მნიშვნელობა 452.3 მგ/ლ აღინიშნა აგვისტოს თვეში.
- ამონიუმის აზოტის კონცენტრაცია მერყობდა 0.086-2.449 მგ/ლ-ის ფარგლებში. მისი კონცენტრაცია შვიდ სინჯში აღემატებოდა ზღვრულად დასაშვებს. მაქსიმალური მნიშვნელობა 2.449 მგ/ლ (6.3 ზდკ) აღინიშნა ივლისის თვეში. საშუალო წლიური კონცენტრაცია იყო 0.603 მგ/ლ (1.5 ზდკ).
- რკინის კონცენტრაცია მხოლოდ ერთ, მარტის თვეში აღებულ სინჯში უმნიშვნელოდ აღემატებოდა დასაშვებ მნიშვნელობას. მისი კონცენტრაციები მერყობდნენ 0.0023-0.3076 მგ/ლ-ის ფარგლებში.
- ნიტრიტისა და ნიტრატის აზოტის, ფოსფატების, სულფატების, ქლორიდების, თუთიის, სპილენძის, ტყვიის, მანგანუმისა და ნავთობპროდუქტების კონცენტრაციები არ აღემატებოდა ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციებს.

10.3 საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული გეოლოგიური პირობების აღწერა

ქ. თბილისის მდებარეობს ევრაზიული დანაოჭების სარტყელში. გეოლოგიურ აგებულებაში მონაწილეობას იღებენ ზედაპირული, ცარცული, პალეოგენური, ნეოგენური, ძველმეოთხეული და თანამედროვე მეოთხეული ნალექები.

მდინარე მტკვრის კალაპოტშიდა ქვიშა-ხრემის დანაგროვი ძირითადად მესამეული ქანების მასალისაგან არის აგებული. შუა ეოცენი ორ ნაწლად იყოფა, ქვედა-დაბახანის (ტუფოგენური) წყებას მიეკუთვნება, ზედა-არეულ შრეებრივი ლოდ-ბრეჩიების (ბრეჩიული ტუფოგენური) წყებას. პირველი 500-600 მ-ის სისქის ვულკანოგენებია, ზედა 85 მ-ის სისქის ამავე ვულკანოგენების ლოდები. ზედა ეოცენი თანხმობითაა განლაგებული შუა ეოცენის ვულკანოგენზე და წარმოდგენილია თიხა-ქვიშიანი ნალექებით, რომელთა შორის საკმაოდ ბევრია ტუფოგენური ვულკანოგენები, ზედა ნაწილი ლითოლოგიურად ქვედა ოლიგოცენის მსგავსია. ზედა ეოცენის ჯამური სისქე 2000 მ-ია.

მაიკოპის თიხა-ქვიშიანი წყება, რომელსაც ოლიგოცენის გარდა ქვედა მიოცენიც მიეკუთვნება, თანხმობით ედება ზედა ეოცენს და მისი სამივე ნაწილის სისქე 2600 მ-ს აღწევს, მათ შორის უმეტესი ნაწილი მაიკოპური თიხებით არის წარმოდგენილი.

შუა მიოცენი თარხნარის ქვიშიანი თიხებისა და ქვიშაქვების იშვიათი შუა შრეებიანი თიხებით (40 მ), ჩოკრაკის თიხების, ქვიშა-ქვებისა და მერგელების იშვიათი შუაშრეების მორიგეობით (80-100 მ), კარაგანის ქვიშა-თიხების, მერგელების და კირქვების მორიგეობით (225 მ), რომლებშიც ქვიშები და კონგლომერატები გამოერევა, კონკის ქვიშა-თიხიანით (70 მ) არის წარმოდგენილი.

შუა მიოცენს მოყვება ქვედა სარმატის თიხები და ქვიშაქვები მათში გაფანტული სხვადასხვა ქანების იშვიათი კენჭებით. ქვედა სარმატის არასრული სისქე 100 მ-ს აღწევს. ზემოთ უთანხმოდ ედება მეოტის-პონტის წარმოშობის კონგლომერატები, თიხები, ქვიშაქვები და ქვიშიანი არგილიტები, რომლებიც აგრეთვე უთანხმოდ არიან გადაფარული.

ტრანსგრესიულად განლაგებული ზღვიურ-კონტინენტური წარმოშობის აღჩაგილური ალუვიური ნალექები განვითარებულია მდინარეების სისტემებისა და მათი ტერასების გასწვრივ, განსაკუთრებით კარგად არის გამოხატული მდინარე მტკვრის ტერასები, რომლებიც დიდ მონაწილეობას ღებულობენ რელიეფის აგებულებაში.

შპს „ავიაკოპტერის“ მიერ, საფრენი მოედნისთვის შერჩეული ობიექტი და მისი მიმდებარე ტერიტორია ადმინისტრაციულად ქალაქ თბილისს მიეკუთვნება. მორფოლოგიურად ეს დაბალმთიან, ბორცვოვან-გორაკიანი რელიეფის ზოლია, რომელიც აგებულია ზედა ეოცენის

თაბაშირიანი თიხებითა და ქვიშაქვებით და დასავლეთიდან შემოსაზღვრულია მდ. მტკვრის მარჯვენა, ჭალისზედა ფართო ტერასით, რომელიც მოსწორებული, ზოგან ჩაზნექილი, ვაკე რელიეფით ხასიათდება.

საკვლევ ტერიტორია განლაგებულია მდ. მტკვრის სანაპიროზე, ტერიტორია მოქცეულია არსებულ საავტომობილო გზასთან ახლოს. საპროექტოს ტერიტორიაზე და მის მიმდებარედ საშიში გეოლოგიური პროცესების განვითარების კვალი არ აღინიშნება.

გრუნტის წყლის ჰორიზონტი თიხნარი ფენის და ალუვიური კენჭნარის კონტაქტში არის განვითარებული, ამასთან, გრუნტის წყლის დგომის სიმაღლე თიხნარის შრეში თავსდება, მიწის ზედაპირიდან არანაკლებ $25 \div 30$ მ-ის სიღრმეზე.

საკვლევ უბნის აგებულებაში მონაწილეობას იღებს გრუნტების რამოდენიმე ფენა, ანუ საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი - სგე. ქვემოთ მოყვანილია ამ ელემენტების საინჟინრო - გეოლოგიური დახასიათება.

ნიადაგის ფენა - სიმძლავრე (0,00-0,10 მ) ფენა უწყლოა, დამუშავების სიმძლავრის მიხედვით გრუნტი განეკუთვნება I ჯგუფს ს.ნ. და წ. IV-5-82.

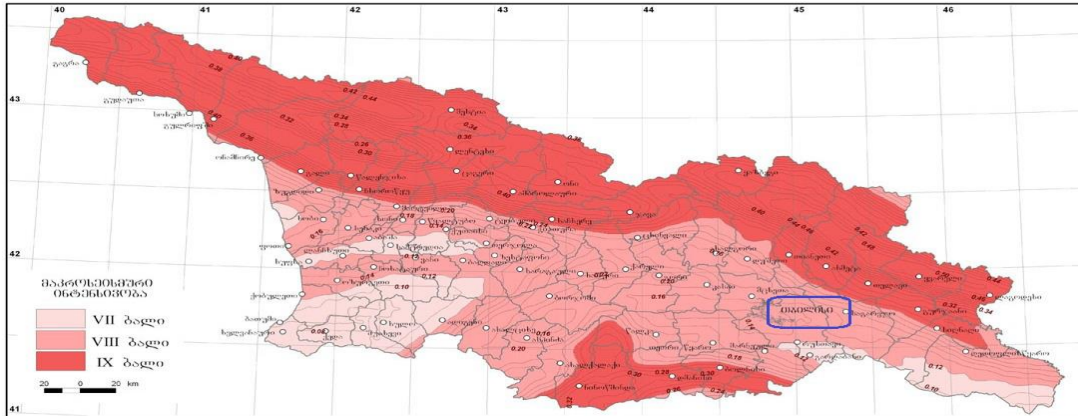
ნაყარი გრუნტი - აგებულია კაჟარ-კენჭნარით, თიხნარისა და ქვიშნარის შემავსებლით, საკმაოდ ტენიანია და პირობით საანგარიშო დატვილთვად შეიძლება იქნას მიღებული $R_0=1,5$ კმ/სმ² - (1,5 x 0,1 მპნა). ფენის სიმძლავრე მერყეობს 1,6 – 2,5 მ-მდე. დამუშავების სიმძლავრის მიხედვით გრუნტი განეკუთვნება I ჯგუფს ს.ნ. და წ. IV-5-82 .

თიხნარები - რბილპლასტიკური, სიმძლავრე – 0,5 - 0,7 მეტრი. გვხვდება ლინზების სახით. სიმკვრივე ბუნებრივ პირობებში $\rho=1,0$ შიგა ხახუნის კუთხე $\phi =17^\circ$ შეჭიდულობა $C=0,26$ მპა. დეფორმაციის მოდული $E=160$ კვ. სმ². საანგარიშო წინალობად $R_0=2,0$ კმ/სმ². დამუშავების სირთულის მიხედვით გრუნტი განეკუთვნება I ჯგუფს ს.ნ. და წ. IV-5-82 –ს-ს. ცხრილის თანახმად. შეჭიდულობა $C=0,1 \times 0,1$ მპა (0,1 კმ/სმ²). პირობით საანგარიშო წინალობად შეიძლება მიღებულ იქნას $R_0=4,0 \times 0,1$ მპა (4კმ/სმ²). ფილტრაციის კოეფიციენტი – $K=50$ მ³-დდ. დამუშავების სირთულის მიხედვით გრუნტი განეკუთვნება I ჯგუფს ს.ნ. და წ. IV-5-82 . სიმძლავრე დადგენილი არ არის საკვლევ უბანი ს.ნ. და წ. IV-5-82. მე-10 დანართის მიხედვით მიეკუთვნება I მარტივ კატეგორიას.

10.4 სეისმური პირობები

სამშენებლო ნორმებისა და წესების „სეისმომედეგი მშენებლობა“ (პნ 01. 01-09) მიხედვით ობიექტის განთავსების ტერიტორია მდებარეობს 8 ბალიან (MSK 64 სკალა) სეისმურ ზონაში (იხ. სურათი 1) „საქართველოს ტერიტორიის სეისმური საშიშროების რუკა“. სეისმური ტალღების მაქსიმალური ჰორიზონტალური აჩქარების მახასიათებლები საკვლევი ტერიტორიის ფარგლებში არსებული დასახლებული პუნქტის - ქ. თბილისისთვის შეადგენს 0.17 მ/წმ².

სურათი 3 - საქართველოს ტერიტორიის სეისმური საშიშროების რუკა



11. გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება

11.1 ზემოქმედება ატმოსფერულ ჰაერზე

პროექტის განხორციელების ეტაპზე, ატმოსფერულ ჰაერზე მოსალოდნელი ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას, რაც დაკავშირებული იქნება მანქანა-მექანიზმების ექსპლოატაციისას მტვრისა და ნამწვი აირების გაფრქვევასთან. სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებასთან დაკავშირებული ზემოქმედება დროებითი ხასიათისაა და არ გამოიწვევს ატმოსფერული ჰაერის მნიშვნელოვან დაბინძურებას.

ობიექტის ექსპლოატაციის პროცესში ატმოსფერულ ჰაერზე ნამწვი აირებით და ხმაურით გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება უშუალოდ ვერტმფრენების ძრავების მუშაობასთან, რომელიც ასევე დროებითი იქნება და შემოიფარგლება მხოლოდ ფრენის ოპერაციებით.

11.2 ზემოქმედება დაცულ ტერიტორიებზე, ტყის ფონდის მიწებზე და კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებზე

საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს დაცული ტერიტორიები არ არის, ასევე საპროექტო ტერიტორიაზე, ვიზუალური შეფასებით, არ ფიქსირდება კულტურული მემკვიდრეობის არცერთი ძეგლი. ტერიტორია არ წარმოადგენს ტყის ფონდის მიწას. შესაბამისად, პროექტის ზემოქმედება დაცულ ტერიტორიებზე, ტყის ფონდზე და კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებზე მოსალოდნელი არ არის.

11.3 ზემოქმედება ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე

როგორც უკვე აღინიშნა, პროექტისთვის შერჩეული ტერიტორია დღეის მდგომარეობით წარმოადგენს სტიქიურ ნაგავსაყრელს. აქედან გამომდინარე, ტერიტორიაზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა წარმოდგენილი არ არის. შესაბამისად, პროექტის განხორციელების შემთხვევაში ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

11.4 ზემოქმედება ზედაპირული წყლის ობიექტზე

როგორც უკვე აღინიშნა, აეროდრომისთვის შერჩეული ტერიტორია მდებარეობს მდინარე მტკვრის მარცხენა სანაპიროსთან ახლოს. პროექტის განხორციელების პროცესში დაგეგმილია მდ. მტკვრის ნაპირის გასუფთავება წლების განმავლობაში დაგროვილი ნარჩენებისგან. გარდა ამისა აღნიშნულ ტერიტორიაზე საფრენი მოედის მოწყობით თავიდან იქნება აცილებული მდ. მტკვრის დაბინძურება, ჩახერგვა და კალაპოტის ცვლილება იქ სტიქიური ნაგავსაყრელის გაუქმებით.

11.5 საქმიანობის განხორციელების პროცესში ჰიდროლოგიურ გარემოზე საქმიანობის პირდაპირი და არაპირდაპირი ზემოქმედების შეფასება

როგორც წარმოდგენილ სკრინინგის ანგარიშშია აღნიშნული, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს მდ. მტკვრის ნაპირთან ახლოს. თუმცა აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ტერიტორია ამჟამად წარმოადგენს სტიქიურ ნაგავსაყრელს და გამოიყენება სამშენებლო და სხვა სახის ნარჩენების უნებართვოდ განთავსებისთვის. რაც თავისთავად იწვევს მდინარის დაბინძურებას ნარჩენებით და ხშირ შემთხვევაში მის ჩახერგვას და კალაპოტის ცვლილებას. პროექტის განხორციელების შემთხვევაში,

მოხდება მდინარის მიმდებარე ტერიტორიის ნარჩენებისგან განთავისუფლება, მოსწორებული იქნება საპროექტო ტერიტორიის ზედაპირი და დაიფარება მწვანე საფარით.

იქიდან გამომდინარე, რომ პროექტის განხორციელება არ არის დაკავშირებული დიდი მასშტაბის სამშენებლო სამუშაოებთან, როგორც მშენებლობის პროცესში ასევე, ექსპლოატაციის ეტაპზე, მდ. მტკვარზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

11.6 მიმდინარე საქმიანობის განხორციელების პროცესში საქმიანობის პირდაპირი და არაპირდაპირი ზემოქმედების შეფასება გეოლოგიურ გარემოზე

საპროექტო ტერიტორია გეოლოგიურად მდგრადია. გარდა ამისა პროექტით მსხვილმასშტაბიანი სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება გათვალისწინებული არ არის. შესაბამისად, საქმიანობა გეოლოგიურ გარემოზე და გრუნტის წყლებზე ზემოქმედების რისკებს არ შეიცავს.

11.7 ნარჩენების წარმოქმნა და მისი განკარგვა

აეროდრომის მოწყობის პერიოდში, შესაძლებელია ადგილი ქონდეს სხვადასხვა სახის ნარჩენების წარმოქმნას

სახიფათო ნარჩენები - საფრენი მოედნისა და მისი ინფრასტრუქტურული ობიექტების მოწყობის დროს შესაძლებელია ადგილი ქონდეს სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნას. ასეთი ნარჩენების მართვისთვის ობიექტის ტერიტორიაზე განთავსდება სახიფათო ნარჩენებისთვის განკუთვნილი, შესაბამისად მარკირებული და ჰერმეტიკული კონტეინერი. დაგროვილი სახიფათო ნარჩენის გატანა მოხდება შესაბამისი ნებართვის მქონე კომპანიის მიერ მათთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

საყოფაცხოვრებო და სხვა არასახიფათო ნარჩენები - შესაძლებელია წარმოიქმნას როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლოატაციის დროს. ობიექტის ტერიტორიაზე განთავსებული იქნება შესაბამისი ურნა, რომელსაც მოემსახურება ქალაქის კომუნალური სამსახური.

აქედან გამომდინარე, სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენებით გარემოს დაზინძურება მოსალოდნელი არა არის.

ობიექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე, მოსალოდნელი ნარჩენების ნუსხა.

#	ნარჩენის კოდი	ნარჩენის დასახელება	ნარჩენის აღწერა	ნარჩენის სავარაუდო რაოდენობა (კგ)
1	15 01 10*	შესაფუთი მასალა, რომელიც შეიცავს სახიფათო ნივთიერებების ნარჩენებს ან/და დაბინძურებულია	საღებავიანი, პლასტმასის ან/და მეტალის ყუთები	20
2	15 02 02*	საწმენდი ნაჭრები და დამცავი ტანსაცმელი, რომელიც დაბინძურებულია სახიფათო ნივთიერებებით	ტანსაცმელი, ხელთათმანები და ნაჭრები, რომელიც შესაძლებელია	10

11.8 ხმაურით გამოწვეული ზემოქმედება

11.8.1 ხმაურის გავრცელება და მოსალოდნელი ზემოქმედება

ხმაურის გავრცელების ზღვრულად დასაშვები დონეები რეგულირდება ტექნიკური რეგლამენტით – „საცხოვრებელი სახლებისა და საზოგადოებრივი/საჯარო დაწესებულებების შენობების სათავსებში და ტერიტორიებზე აკუსტიკური ხმაურის ნორმების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 15 აგვისტოს №398 დადგენილებით.

ხმაური არის სხვადასხვა სიხშირის და ინტენსივობის ბგერების მოუწესრიგებელი ერთობლიობა, რომელსაც შეუძლია გამოიწვიოს მავნე ზემოქმედება ადამიანის ორგანიზმზე. ხმაურის წყარო შეიძლება იყოს ნებისმიერი პროცესი, რომელსაც მყარ, თხევად ან აირთან გარემოში შეუძლია გამოიწვიოს წნევა ან მექანიკური რხევები. ხმაურს გააჩნია განსაზღვრული სიხშირე ან სპექტრი, რომელიც გამოისახება ჰერცებში და ბგერითი წნევის დონის ინტენსივობა, რომელიც იზომება დეციბელებში. ადამიანის სმენას შეუძლია გაარჩიოს ბგერის ის სიხშირეები, რომლებიც იცვლებიან 16-დან 20000 ჰერცის ფარგლებში.

ხმაურის გაზომვა, ანალიზი და სპექტრის რეგისტრაცია ხდება სპეციალური იარაღებით, როგორცაა: ხმაურმზომი და დამხმარე ხელსაწყოები (ხმაურის დონის თვითმწერი მაგნიტოფონი, ოსცილოგრაფი, სტატისტიკური გამანაწილებლების ანალიზატორი, დოზიმეტრი და სხვა).

ხმაურის ინტენსივობის (დონის) გასაზომად ასვე რეკომენდირებულია ლოგარითმული სკალის გამოყენება, რომელშიც ყოველი საფეხური 10-ჯერ მეტია წინანდელზე. ხმაურის ორი დონის ასეთ თანაფარდობას უწოდებენ ბელს. ის განისაზღვრება ფორმულით:

$$I_b = I_1 / I_2 \quad (1)$$

სადაც I_1 – ბგერითი წნევის განსახილველი დონეა, პა;

I_2 – ადამიანის ყურის სმენადობის ზღვარია და უდრის $2 \cdot 10^{-5}$ პა.

ერთიანი და თანაბრად დაშორებული წერტილებისათვის ხმაურის ჯამური (L_j) დონე გამოითვლება ფორმულით:

$$L_j = L_1 + 10 \lg n, \text{ დბ} \quad (2)$$

სადაც L_1 - ერთი წყაროდან ხმაურის დონეა, დბ ($1 \text{ დბ} = 10 \text{ ბ}$)

n – ხმაურის წყაროს რიცხვია.

$10 \lg n$ არის ხმაურის ერთი წყაროს დონის დანამატი სიდიდე.

ხმაური ინტენსივობის მიხედვით იყოფა სამ ჯგუფად: პირველ ჯგუფს მიეკუთვნება ისეთი ხმაური, რომლის ინტენსივობა აღწევს 80 დბ-ს. ასეთი ინტენსივობის ხმაური ადამიანის ჯანმრთელობისათვის სახიფათო არ არის. მეორე ჯგუფს მიაკუთვნებენ ისეთ ხმაურს, რომლის ინტენსივობა მერყეობს 80-დან 135 დბ. ერთი დღეღამის და მეტი დროის განმავლობაში, ასეთი ხმაურის ზემოქმედება იწვევს ადამიანის სმენის დაქვეითებას, ასევე შრომისუნარიანობის დაწევას 10-30%-ით.

ხმაური, რომლის ინტენსივობა მეტია 135 დბ მიეკუთვნება მესამე ჯგუფს და ყველაზე სახიფათოა. ასეთ ხმაურს იწვევს აირტურბინული გენერატორები (კონტეინერების გარეშე). 135 დბ-ზე მეტი ხმაურის სისტემატური ზემოქმედება (8-12 საათის განმავლობაში) იწვევს ადამიანის ჯანმრთელობის გაუარესებას, შრომის ნაყოფიერების მკვეთრ შემცირებას. ასეთ ხმაურს შეუძლია გამოიწვიოს ლეტალური შემთხვევებიც.

ხმაურის დასაშვები დონეები მიმდებარე ტერიტორიის საცხოვრებელი და საზოგადოებრივი შენობებისათვის მოცემულია ცხრილში 2.

№	სათავსებისა და ტერიტორიების გამოყენებითი ფუნქციები	დასაშვები ნორმები		
		L დღე (დბA)		L ღამე
		დღე	საღამო	
1	სასწავლო დაწესებულებები და სამკითხველოები	35	35	35
2	სამედიცინო დაწესებულებების სამკურნალო კაბინეტები	40	40	40
3	საცხოვრებელი და საძილე სათავსები	35	30	30
4	სტაციონარული სამედიცინო დაწესებულებები	35	30	30
5	სასტუმროების/ სასტუმრო სახლების/ მოტელის	40	35	35
6	სავაჭრო დარბაზები და მისაღები სათავსები	55	55	55
7	რესტორნების, ბარების, კაფეების დარბაზები		50	50
8	მაყურებლის/მსმენელის დარბაზები და საკრალური სათავსები		30	30
9	სპორტული დარბაზები და აუზები		55	55
10	მცირე ზომის ოფისების (≤ 100 მ ³) სამუშაო სათავსები და სათავსები საოფისე ტექნიკის გარეშე		40	40
11	დიდი ზომის ოფისების (≥ 100 მ ³) სამუშაო		45	45
12	სათათბირო სათავსები		35	35
13	ტერიტორიები, რომლებიც უშუალოდ ემიჯნებიან დაბალსართულიან (სართულების რაოდენობა ≤ 6) საცხოვრებელ სახლებს, სამედიცინო დაწესებულებებს,		45	40
14	საბავშვო და სოციალური მომსახურების ობიექტებს			
15	ტერიტორიები, რომლებიც უშუალოდ ემიჯნებიან მრავალსართულიან საცხოვრებელ სახლებს (სართულების რაოდენობა > 6), კულტურულ, საგანმათლებლო, ადმინისტრაციულ და სამეცნიერო დაწესებულებებს		50	45
16	ტერიტორიები, რომლებიც უშუალოდ ემიჯნებიან სასტუმროებს, სავაჭრო, მომსახურების, სპორტულ და საზოგადოებრივ ორგანიზაციებს		55	50

ვერტმფრენებისთვის განკუთვნილი საფრენი მოედნის შემთხვევაში, უახლოეს საცხოვრებელ სახლებთან ხმაურის დასაშვები ნორმა, ცხრილში მოცემული მონაცემების მიხედვით, დღის საათებში შეადგენს 50 დბ-ს, ხოლო ღამის საათებში 45 დბ-ს (ტერიტორიები, რომლებიც უშუალოდ ემიჯნებიან მრავალსართულიან საცხოვრებელ სახლებს (სართულების რაოდენობა >6), კულტურულ, საგანმათლებლო, ადმინისტრაციულ და სამეცნიერო დაწესებულებებს).

საპროექტო ტერიტორიიდან, სადაც მოხდება ასაფრენი მოედნის მოწყობა, უახლოესი მრავალბინიანი საცხოვრებელი სახლი, დაშორებულია 316 მეტრით.

საპროექტო ტერიტორიის მოწყობის ეტაპზე ხმაურის გავრცელება დაკავშირებული იქნება სამშენებლო სამუშაოების დროს გამოყენებული ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების მუშაობასთან, ხოლო ექსპლუატაციის ეტაპზე ვერტმფრენების აფრენისას, სიმაღლის აღებისას და ვერტმფრენების დასაფრენად შემოსვლისას.

მოსალოდნელი ზემოქმედებების მასშტაბების და გავრცელების არეალის განსაზღვრისთვის შესრულდა ხმაურის გავრცელების გაანგარიშება, რაც ითვალისწინებს:

- ხმაურის წყაროების და მათი მახასიათებლების განსაზღვრას;
- საანგარიშო წერტილების შერჩევას;
- ხმაურის წყაროებიდან საანგარიშო წერტილებამდე ხმაურის გავრცელების მიმართულების განსაზღვრას და გარემოს ელემენტების აკუსტიკურ გაანგარიშებებს, რომლებიც გავლენას ახდენს ხმაურის გავრცელებაზე (ბუნებრივი ეკრანები, მწვანე ნარგავები და ა.შ.);
- საანგარიშო წერტილებში ხმაურის მოსალოდნელი დონეების განსაზღვრას და მათ შედარებას ხმაურის დასაშვებ დონესთან;
- საჭიროების შემთხვევაში ხმაურის დონის შემამცირებელი ღონისძიებების შემუშავებას.

11.8.2 ხმაურის გავრცელება მშენებლობის ეტაპზე

საფრენი მოედნისა და დამხმარე ინფრასტრუქტურის მოწყობის ეტაპზე გამოყენებული მანქანა-მექანიზმების რაოდენობა დამოკიდებულია ამა თუ იმ უბანზე ჩასატარებელი სამუშაოების მასშტაბებზე. სამშენებლო უბნებზე გამოყენებული მანქანა-მექანიზმებისთვის რომლებიც წარმოადგენენ ხმაურის გავრცელების წყაროს, მაქსიმალური ხმაურის დონე არ აღემატება 90

დეციბელს, ხოლო ერთდროულად მომუშავე მექანიზმების რაოდენობა არ გადააჭარბებს 4 ერთეულს (n=4). ხმაურის ჯამური დონის გამოსათვლელად, მონაცემების მე-2 ფორმულაში შეტანით მივიღებთ:

$$L_{\text{ჯამური}} = 90 \text{ დბ} + 10 \lg 4 = 96 \text{ დბ.}$$

ხმაურის უახლოეს დასახლებულ პუნქტთან გავრცელება გამოითვლება ხმაურისგან დაცვის II-12-77 სამშენებლო წესებისა და ნორმების მე-7 ფორმულით:

$$L = L_p - 15 \lg r + 10 \lg \Phi - \beta_{\text{არ}}/1000 - 10 \lg \Omega \quad (3)$$

სადაც:

L_p – ხმაურის წყაროს სიმძლავრის ოქტავური დონეა;

Φ – ხმაურის წყაროს მიმართულების ფაქტორია, რომელიც უგანზომილებო ერთეულია და, განისაზღვრება ცდის საშუალებით, ბგერის გამოსხივების სივრცით კუთხესთან მიმართებით; (ზემოაღნიშნული სწდნ-ს სურათი 1;)

r – მანძილია ხმაურის წყაროდან საანგარიშო წერტილამდე და შეადგენს 316 მეტრს;

Ω – ბგერის გამოსხივების სივრცითი კუთხეა, რომელიც ტერიტორიის ზედაპირზე განთავსებისას არის 2π ;

β_a – ატმოსფეროში ბგერის მილევალობაა (დბ/კმ) და მისი მნიშვნელობები მოცემულია II-12-77 სანიტარული წესებისა და ნორმების მე-6 ცხრილში და ტოლია (ცხრილი 3):

ცხრილი 3

ოქტანური ზოლების საშუალო გეომეტრიული სიდიდე	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
ხმის დახშობის სიდიდეები	0	0,7	1,5	3	6	12	24	48

იმ შემთხვევაში, თუ ხმაურწარმომქმნელ წყაროსა და საანგარიშო წერტილს შორის მანძილი ნაკლებია ან ტოლია 50 მეტრისა, გაანგარიშებაში ბგერის მილევადობის კოეფიციენტი არ მონაწილეობს.

მონაცემების მე-3 ფორმულაში შეტანით, მივიღებთ სამშენებლო მოედნიდან უახლოეს მრავალბინიან საცხოვრებელ სახლამდე ხმაურის გავრცელების დონის მნიშვნელობას, რომელიც უდრის 50 დბ-ს;

როგორც ზემოაღნიშნული მონაცემებიდან ჩანს სამშენებლო უბანზე, მშენებლობის ეტაპზე ყველა ხმაურწარმომქმნელი წყაროს ერთდროულად მუშაობის შემთხვევაში, უახლოეს რეცეპტორთან (საცხოვრებელ სახლთან) ხმაურის დონე არც დღის და არც ღამის საათებში არ გადააჭარბებს ნორმით დადგენილ მნიშვნელობას.

11.8.3 ხმაურის გავრცელება ექსპლოატაციის ეტაპზე

შპს „ავიაკოპტერს“ მიღებული აქვს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემული ხმაურის სერტიფიკატი. აღნიშნულ სერტიფიკატის მე-6 პუნქტის თანახმად, სერტიფიკატი ადასტურებს, რომ საჰაერო ხომალდი შეესაბამება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ 07.12.1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის („გარემოს დაცვა“) ტომი 1 („საავიაციო ხმაური“) მე-8 თავით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

საჰაერო ხომალდის ხმაურის დონე აფრენის დროს 91,3 დბ-ია, სიმაღლის აღებისას - 90,9, ხოლო დასაფრენად შემოსვლისას - 91,4 დბ.

საპროექტო მოედნიდან შესრულებული ფრენების რაოდენობა იქნება მცირე ჯერადობის და წინასწარ განსაზღვრული უსაფრთხო მარშრუტით. დაკვირვებებიდან და ბაზარზე არსებული მოთხოვნებიდან გამომდინარე, ფრენათა სავარაუდო რაოდენობა თვის განმავლობაში სეზონების მიხედვით ასე გადანაწილდება:

- 1 მაისიდან – 1 ნოემბრამდე საშუალოდ 15-20 აფრენა/დაფრენა თვეში;
- 1 ნოემბრიდან – 1 მაისამდე – 10-15 აფრენა/დაფრენა თვეში.

წლის განმავლობაში განხორციელდება საშუალოდ 150–200 ფრენა.

საჰაერო ხომალდის სერტიფიკატით განსაზღვრული ხმაურის მონაცემების მე-3 ფორმულაში ჩასმით მივიღებთ, რომ ხმაურის დონე საფრენი ბილიკიდან 316 მ მანძილზე იქნება:

- აფრენის დროს - 45,5 დბ;
- სიმაღლის აღებისას - 45 დბ;
- დასაფრენად შემოსვლისას - 45,6

მიღებული მონაცემების ცხრილი 1-ში მოცემულ დადგენილ ნორმებთან შედარება გვიჩვენებს რომ ექსპლუატაციის ეტაპზე მხოლოდ ღამის საათებში ექნება ადგილი ხმაურის ნორმების უმნიშვნელო გადაჭარბებას.

გარდა ამისა, საპროექტო ტერიტორიის სრულ პერიმეტრზე მოეწყობა ბუნებრივი ბარიერი, მწვანე ღობის სახით, რომელიც განაშენიანდება მაღალმოზარდი მარადმწვანე მცენარებით, რაც თავისთავად ხელს შეუწყობს ხმაურის შეზღუდვას. საჭიროების შემთხვევაში, მოეწყობა დამატებითი ხმაურდამცავი ეკრანი.

11.9 ზემოქმედება სატრანსპორტო ნაკადზე

სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების და ობიექტის ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელია სატრანსპორტო ნაკადის ზრდა. თუმცა აღნიშნული არ გამოიწვევს ობიექტამდე მისასვლელ გზებზე არსებულ სატრანსპორტო ნაკადზე მნიშვნელოვან ზემოქმედებას.

11.10 სოციალურ გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება

პროექტის განხორციელების და ობიექტის ექსპლუატაციის ეტაპზე სოციალურ გარემოზე უარყოფითი ზეგავლენა მოსალოდნელი არ არის, ვინაიდან პროექტისთვის შერჩეული ტერიტორია წარმოადგენს სახელმწიფო საკუთრებას და არ ხდება კერძო მესაკუთრეების მიწების ათვისება.

დადებითი ზემოქმედება სოციალურ გარემოზე დაკავშირებული იქნება ობიექტის მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე ახალი სამუშაო ადგილების შექმნასთან.

ამასთან, ობიექტის ფუნქციონირება მნიშვნელოვან წვლილს შეიტანს სოციალური პირობების გაუმჯობესებაში. რაც გამოწვეული იქნება მფრინავთა, ტექნიკოსთა და სტუდენტების გადამზადებით და კვალიფიკაციის ამაღლებით. ასევე ობიექტი ხელმისაწვდომი იქნება სხვადასხვა დაინტერესებული პირებისთვის და სახელმწიფო უწყებებისთვის, ხელს შეუწყობს ქვეყანაში ვერტოტურიზმის განვითარებას, უზრუნველყოფს სატვირთო გადაზიდვებს, საჭიროების შემთხვევაში განახორციელებს გადაუდებელ სამედიცინო და სამაშველო მომსახურებას.



მიწის (უძრავი ქონების) საკადასტრო კოდი **N 01.11.04.019.547**

ამონაწერი საჯარო რეესტრიდან

განცხადების რეგისტრაცია
N 882019213630 - 25/03/2019 09:35:37

მოწმადების თარიღი
26/03/2019 15:50:31

საკუთრების განყოფილება

ზონა თბილისი	სექტორი გლდანი	კვარტალი	ნაკვეთი	ნაკვეთის საკუთრების ტიპი:საკუთრება ნაკვეთის დანიშნულება: არასასოფლო სამეურნეო დამუსტავი უბანობი: 35558.00 კვ.მ. ნაკვეთის წინა ნომერი:
01	11	04	019/547	

მისამართი: ქ. თბილისი, მდინარე მტკვრის მარცხენა სანაპირო

მესაკუთრის განყოფილება

განცხადების რეგისტრაცია : ნომერი 882019213630 , თარიღი 25/03/2019 09:35:37
უფლების რეგისტრაცია: თარიღი 26/03/2019

უფლების დამადასტურებელი დოკუმენტი:

- ბრძანება N1/1-648 , დამოწმების თარიღი:15/03/2019 ,სსიპ "სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო"

მესაკუთრები:
სახელმწიფო

მესაკუთრე:
სახელმწიფო

ბლწერა:

იპოთეკა

საგადასახადო გირავნობა:

რეგისტრირებული არ არის

ვალდებულება

ყაბღა/აკრძალვა:

რეგისტრირებული არ არის

მოვალეობა რეესტრი:

რეგისტრირებული არ არის

“ფინკური პირის მიერ 2 წლამდე ვადით საკონფიანდო არსებული საგერანდული აქტივის რეალიზაციის, აგრეთვე საგადასახადო წლის განსაზღვრის 1000 ლარის ან მეტი დანახვების ქონების სასაქონლო მფლობელის საშემოსავლო გადასახადო ვადის დადგენის საბაზისზე წლის მთლიანი წლის 1 აპრილამდე მის შესახებ აღნიშნული ფინკური პირი იმავე ვადით წარუდგინოს დეკლარაციის საგადასახადო ორგანოს, აღნიშნული ვადის ვადის შეკრულების წარმოადგენს საგადასახადო სამართლებრივად, რაც იწვევს მის შესახებ აღნიშნული საგადასახადო ვადის XVIII თავის მიხედვით.”

- დოკუმენტის ნაბეჭდილი ასლი/საბეჭდილი საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტოს ოფიციალურ ვებ-გვერდზე www.napr.gov.ge;
- ამონაწერის მფლობელი შესადგენელია ვებ-გვერდზე www.napr.gov.ge, სესიონურ გერანდული სააგენტოს საშუალებით, იუსტიციის სახლში და სააგენტოს ადგილობრივ ბიუროებში;
- ამონაწერში გვერდური ხარვეზის აღნიშვნის შესახებ დაეკავშირდეთ: 2 405405 ან პირდაპირ შეაქვით განაცხადი ვებ-გვერდზე;
- კონსულტაციის მფლობელი შესადგენელია იუსტიციის სახლის ცხელ ხაზზე 2 405405;
- საჯარო რეესტრის თანამშრომელია მზადან უკანონო ქმედების შესახებ დაეკავშირდეთ ცხელ ხაზზე: 08 009 009 09
- თქვენთვის საინტერესო ნებისმიერ საკითხთან დაკავშირებით მოგვცურეთ ელ-ფოსტით: info@napr.gov.ge



საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო
სსიპ საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტო

**ამონაწერი მენარმეთა და არასამენარმეო
(არაკომერციული) იურიდიული პირების
რეესტრიდან**

განაცხადის რეგისტრაციის ნომერი, მომზადების თარიღი: B18078800, 25/07/2018 09:50:33

სუბიექტი

საფირმო სახელწოდება: შპს ავიაკოპტერ
სამართლებრივი ფორმა: შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება
საიდენტიფიკაციო ნომერი: 406252576
**რეგისტრაციის ნომერი,
თარიღი:** 25/07/2018
**მარეგისტრირებელი
ორგანო:** სსიპ საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტო
იურიდიული მისამართი: საქართველო, თბილისი, სამგორის რაიონი, აეროპორტის
დასახლება, კორპ. N130, ბ. N11

დამატებითი ინფორმაცია:

ელ. ფოსტა: geoaviacopter@gmail.com
დამატებითი ინფორმაციის წამდვილობაზე პასუხისმგებელია ინფორმაციის მომწოდებელი პირი.

**ინფორმაცია ლიკვიდაციის/ რეორგანიზაციის/ გადახდისუნარიობის პროცესის
მიმდინარეობის შესახებ**

რეგისტრირებული არ არის

ხელმძღვანელობა/ნარმომადგენლობა

- დირექტორი - 05001011139, ანა ტივაძე

პარტნიორები

მესაკუთრე	წილი	წილის მმართველი
13001011245, ვლადიმერ ხოსიაშვილი		100%

ვალდებულება

რეგისტრირებული არ არის

ყადალა/აკრძალვა

რეგისტრირებული არ არის

საგადასახადო გირავნობა/იპოთეკის უფლება

რეგისტრირებული არ არის

მოდრავ ნივთებსა და არამატერიალურ ქონებრივ სიკეთეზე გირავნობა/ლიზინგის უფლება

რეგისტრირებული არ არის

მოვალეთა რეესტრი

რეგისტრირებული არ არის

-
- დოკუმენტის ნამდვილობის გადამოწმება შესაძლებელია საჯარო რეესტრის ეროვნული სააგენტოს ოფიციალურ ვებ-გვერდზე www.napr.gov.ge;
 - ამონაწერის მიღება შესაძლებელია ვებ-გვერდზე www.napr.gov.ge , ნებისმიერ ტერიტორიულ სარეგისტრაციო სამსახურში, იუსტიციის სახლებსა და სააგენტოს ავტორიზებულ პირებსთან;
 - ამონაწერში ტექნიკური ხარვეზის აღმოჩენის შემთხვევაში დაგვიკავშირდით: 2 405405 ან პირადად შეავსეთ განაცხადი ვებ-გვერდზე;
 - კონსულტაციის მიღება შესაძლებელია იუსტიციის სახლის ცხელ ხაზზე 2 405405;
 - საჯარო რეესტრის თანამშრომელთა მხრიდან უკაზონო ქმედების შემთხვევაში დაგვიკავშირდით ცხელ ხაზზე: 08 009 009 09
 - თქვენთვის საინტერესო ნებისმიერ საკითხთან დაკავშირებით მოგვწერეთ ელ-ფოსტით: info@napr.gov.ge

Embassy of the United States of America



June 26, 2019
Tbilisi, Georgia

LEPL National Agency of State Property
Tbilisi, Georgia

Thank you for your letter requesting a permission to privatize 35 558 m² state owned land within the United State Embassy 2000 m restriction zone.

In order to issue a permission the Embassy Regional Security Office would like to have more technical and functional details about the heliport the agency is going to build on the above mentioned land (property C.C. is 01.11.04.019.547).

Please, advise of the following:

- Helicopter flight path and height.
- Time and number of flights per day.
- Individual/company details and services they aim to provide.

Respectfully



John Etcheverry
Acting Management Counselor
US Embassy Tbilisi

საგარეო ურთიერთობების სამსახური		
საგარეო ურთიერთობების სამსახური		
68043/04		
- 28 -	06	2019



სსიპ
სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს
დირექტორის

ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა

დ. თბილისი

№ 59

„ 05 “ 03 2019 წ.

Agusta „A109E“ ტიპის საჰაერო ხომალდის (საქარბნო ნომრით 11079, ამოსაცნობი ნიშნით 4L-VSA) საჰაერო ხომალდისათვის რადიოსადგურისა და ხმაურის სერტიფიკატების გაცემის შესახებ

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 15 ოქტომბრის №209 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებზე ფრენის ვარჯისობის და ხმაურის სერტიფიკატების გაცემის წესის“ მე-10 მუხლის, სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 15 ოქტომბრის №208 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდებზე რადიოსადგურის სერტიფიკატის გაცემის წესის“ მე-3 მუხლის და შპს „სერვისეირი-ServiseAir“-ის აღმასრულებელი დირექტორის 2019 წლის 15 იანვრის №11/02-19 (სააგენტოში რეგისტრაციის თარიღი 23.01.2019 №232/01) განაცხადის საფუძველზე.

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. გაცეს Agusta „A109E“ ტიპის საჰაერო ხომალდზე (საქარბნო ნომრით 11079, ამოსაცნობი ნიშნით 4L-VSA) სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის რადიოსადგურისა და ხმაურის სერტიფიკატები;
2. საჰაერო ხომალდების ვარჯისობისა და რეგისტრაციის დეპარტამენტს დაევალოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით გასცეს წინამდებარე ბრძანების პირველ პუნქტში მითითებული საჰაერო ხომალდისათვის სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის რადიოსადგურისა და ხმაურის სერტიფიკატები;
3. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს ქ. თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციული საქმეთა კოლეგიაში (ქ. თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კილომეტრი) დაინტერესებული მხარისათვის ბრძანების ოფიციალური წესით გაცემის მზრიდან ერთი თვის ვადაში.

დირექტორი

ლევან კარანაძე

№318

საქართველო
GEORGIA



საჯარო სამართლის იურიდიული პირი
სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
LEGAL ENTITY OF PUBLIC LAW
CIVIL AVIATION AGENCY

საჰაერო ხომალდის რადიოსადგურის სერტიფიკატი
AIRCRAFT STATION CERTIFICATE

ეს სერტიფიკატი გაცემულია ქვემოთ ჩამოთვლილი რადიომუწყობილობების დასაყენებლად და საექსპლუატაციოდ, რადიომუწყებლობის წესებისა და ელექტროკავშირგაბმულობის საერთაშორისო კონვენციასზე თანდართული, საქართველოში ამჟამად მოქმედი რადიოკავშირის რეგლამენტის შესაბამისად.

In accordance with Radio communications rules and with the Radio Regulations which complement the Convention of the International Telecommunication Union now in force, this authorization is herewith issued for the installation and for the use of the radio equipment described below

საჰაერო ხომალდის ნაციონალური და სარეგისტრაციო ნიშანი Nationality and registration mark of the aircraft	მოსაზომი სიგნალი ან სხვა ამოსაცნობი ნიშანი Call sign or other identification	საჰაერო ხომალდის ტიპი და სერიული ნომერი Type of Aircraft, serial number	საჰაერო ხომალდის შესაკუთრე Owner of aircraft
4L-VSA	4L-VSA	AgustaWestland A-109 E, SN 11079	JSC Repr. Office of Stimor Ass. S.A.in Geo.

მოწყობილობა Equipment	ტიპი Type	სიმძლავრე (ვტ) Power (watts)	გამოსხვევის კლასი Class of emission	სიხშირის დიაპაზონი ან მინიკუბული სიხშირეები Frequency bands or assigned frequencies
გადამცემები Transmitters	Collins VHF-22A Collins VHF-22A	20 Watts 20 Watts	1-FCC 1-FCC	117.000/135.975 MHz 117.000/135.975 MHz
ავარიული რადიოგადამცემები Survival craft transmitters	C-406-2HM ARTEX	5 Watts	BNC	121.5/243.0MHz 406 MHz
სხვა აღჭურვილობა Other equipment	TDR-90 Collins	25 Watts	1-A	6/50MHz
	Radar alt. RT-300	5 Watts	AGL	60MHz
	Weather radar ART-2000	4.0 kw	7-FIN	9375,42 MHz
	DME-42 Collins	300 Watts	-	972/1215 MHz
	VORcollinsVIR32	-	GS	108.00/117.95 MHz

მოქმედების ვადა: საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის მთელი დროის განმავლობაში ან სერტიფიკატის მოწადეების შეცვლამდე.



Period of validity covers the whole period of time of the aircraft operation or the period of time until any changes are entered into the data of the Permission.

სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
Civil Aviation Agency

თბილისი
Tbilisi

05.03.2019



<p>№ 318/1</p>	<p>საქართველო GEORGIA საჯარო სამართლის იურიდიული პირი სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო LEGAL ENTITY OF PUBLIC LAW CIVIL AVIATION AGENCY</p>	
<p>სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სერტიფიკატი CERTIFICATE OF REGISTRATION of Civil Aircraft</p>		
<p>1. საჰაერო ხომალდის ნაციონალური და სარეგისტრაციო ნიშანი Nationality & Registration Marks 4L-VSA</p>	<p>2. საჰაერო ხომალდის ტიპი და მისი მწარმოებელი Manufacturer and Manufacturer's Designation of Aircraft Agusta Westland Agusta A-109E</p>	<p>3. საჰაერო ხომალდის სერიული (საქარბნო) ნომერი Aircraft Serial Number 11079</p>
<p>4. მესაკუთრე Owner</p>	<p>"JSC Representative Office of Stimor Assotiate S.A. in Georgia"</p>	
<p>5. მესაკუთრის მისამართი Address of Owner</p>	<p>Administrative Office of "Mion" factory, Beliashvili st. Didube district, Tbilisi, Georgia</p>	
<p>6. ამ სერტიფიკატით დასტურდება, რომ საჰაერო ხომალდი შეტანილია საქართველოს სამოქალაქო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში, საქართველოს საჰაერო კოდექსისა და „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 07.12.1944 წლის კონვენციის შესაბამისად. It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the State Register of Civil Aircraft of Georgia in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the Air Code of Georgia .</p>		
<p>7. ეს სერტიფიკატი გაცემულია მხოლოდ სარეგისტრაციოდ და არ ითვლება საჰაერო ხომალდის საკუთრების დამადასტურებელ საბუთად. This Certificate is issued for registration purpose only and is not proof of legal ownership.</p>		
<p>სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო Civil Aviation Agency</p>	 <p>(რელმოწერილი Signature)</p>	
<p>გაცემის თარიღი Date of issue</p>	<p>08.12.2014</p>	

№ 318

საქართველო
GEORGIA

საჯარო სამართლის იურიდიული პირი
სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
LEGAL ENTITY OF PUBLIC LAW
CIVIL AVIATION AGENCY



ხმაურის სერტიფიკატი
NOISE CERTIFICATE

1. საპაერო ხომალდის
ნაციონალური და
სარეგისტრაციო ნიშანი
Nationality and registration
marks
4L-VSA

2. საპაერო ხომალდის აღნიშვნა და მისი
დამამზადებელი
Manufacturer and manufacturer's designation of
aircraft
Agusta Westland
A-109E

3. საპაერო ხომალდის
სერიული (საქარხნო)
ნომერი
Aircraft serial number
11079

4. ძრავების რაოდენობა და ტიპი:

Number and Type of Engines: 2 x Pratt & Whitney PW-206C

5. ტიპის ადგილზე ხმაურის სერტიფიკატის:

Noise Certificate for civil aircraft type: № EASA.R.005 Rec№ D109

6. ეს მოწმობა ადასტურებს, რომ აღნიშნული საპაერო ხომალდი შეესაბამება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ 07.12.1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის („გარემოს დაცვა“) ტომი 1 („საავიაციო ხმაური“) მე-8 თავით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

It is hereby certified that the civil aircraft complies with the requirements of Chapter 8 Annex 16 to the Chicago Convention of 07.12.1944 Volume I ("Aviation noise")

7. ხმაურის დონეები და მათი 90%-იანი სანდო ზღვრები ადგილმდებარეობაზე საკონტროლო წერტილებში, რომლებიც განსაზღვრულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის შესაბამისად მოცემული ტიპის საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური ასაფრენი 2850 კგ და დასაფრენი 2850 კგ მასისთვის შეადგენს:

Noise levels and their 90 per cent confidence limits at the reference noise Measurement points on ground specified in compliance with the Annex 16 for the above aircraft at the maximum take-off 2850 kg and landing 2850 kg weights are as follows:

აფრენის დროს აღზ-ს გვერდიდან Lateral Point	ხომალდის აღებისას Fluover Point	დასაფრენად შემოსვლის Approach Point
<u>91.3</u> EPNdb	<u>90.9</u> EPNdb	<u>91.4</u> EPNdb

8. აღნიშნული საჰაერო ხომალდი შეესაბამება ამ მოწმობის მე-7 პუნქტში მითითებულ მონაცემებს, თუ აუცილებლად დაცულია მის საექსპლუატაციო დოკუმენტებში მითითებული ექსპლუატაციის პირობები და მეთოდები.

The above aircraft complies with the datas in paragraph 7 of this certificate when maintained and operated according to the methods, conditions and limitations specified in the operation manuals and relevant aircraft documentation.

სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტო
CIVIL AVIATION AGENCY


(ბელონიკის ხელმოწერა)
Signature

გაცემის თარიღი
Date of issue 05.03.2019



საქართველო
GEORGIA

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
MINISTRY OF ECONOMY AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF GEORGIA
LEPL - CIVIL AVIATION AGENCY



5700 კგ-ზე ნაკლები მასისა და 19-მდე მსაფრინველი ადგილი მქონე ავიაციის სააგენტოს
საქართველოს ავიაციის სააგენტოს
საქართველოს ავიაციის სააგენტოს

დაკრძობილი
ATTACHMENT №1

AIR OPERATOR CERTIFICATE

for Aircraft of a maximum certificated take-off mass of 5 700 kg or less and passenger seating configuration not more than 19

საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები
OPERATIONS SPECIFICATIONS

(ექსპლუატაციის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში დამტკიცებული პირობების შესაბამისად)
(subject to the approved conditions in the operations manual)

დანართის გამცემი უფლებამოსილი ორგანოს საკონტაქტო ინფორმაცია
Issuing Authority contact details

ტელეფონი/Telephone:
(995 32) 294-80-10 (109);
(995 32) 236-40-51 (151)

ელ. ფოსტა/E-mail:
flightstandards@gcaa.ge

ვებ-გვერდი/website:
www.gcaa.ge

სერტიფიკატის №:
AOC №:

065

შპს "სერვისერი-ServiseAir"

Operator Name "სერვისერი-ServiseAir" LTD

აეიკომპანია "სერვისერი"

Operator's trading name (Doing business as) Aircompany "ServiseAir"

ტაცემის თარიღი:
Date: 14.05.2019

სააგენტოს დირექტორის მოადგილე
Deputy Director of Civil Aviation Agency

უფლებამოსილი ორგანოს წარმომადგენლის თანხმების
Title



თამარ არჩუაძე
Tamara Archuadze

ფრენის სააგენტოს ხელმოწერა
Handwritten Signature

საბაერო
ბომბლდის ტიპი:
Aircraft model:

AGUSTA A-109E (4L-VSA)

ფრენის სახეები/Types of operation:

კომერციული ექსპლუატაცია
Commercial air operation



სამგზავრო
Passengers



სატვირთო
Cargo



სხვა:
Other:

ფრენის რეგიონები:
Area(s) limitations:

საქართველო
GEORGIA

სპეციალური შეზღუდვები:
Special limitations:

5700 კმ და ნაკლები მანძილზე უსაფრთხო მასის და პრაქტიკულად 19 სპარტიზუმიკაა უმე საპარტო კლასის მძღვე სპარტო ხომალდის ექსპლუატაციის სპარტიზუმიკაის

დაკრთი №1 ATTACHMENT №1

AIR OPERATOR CERTIFICATE

for Aircraft of a maximum certificated take-off mass of 5 700 kg or less and passenger seating configuration not more than 19

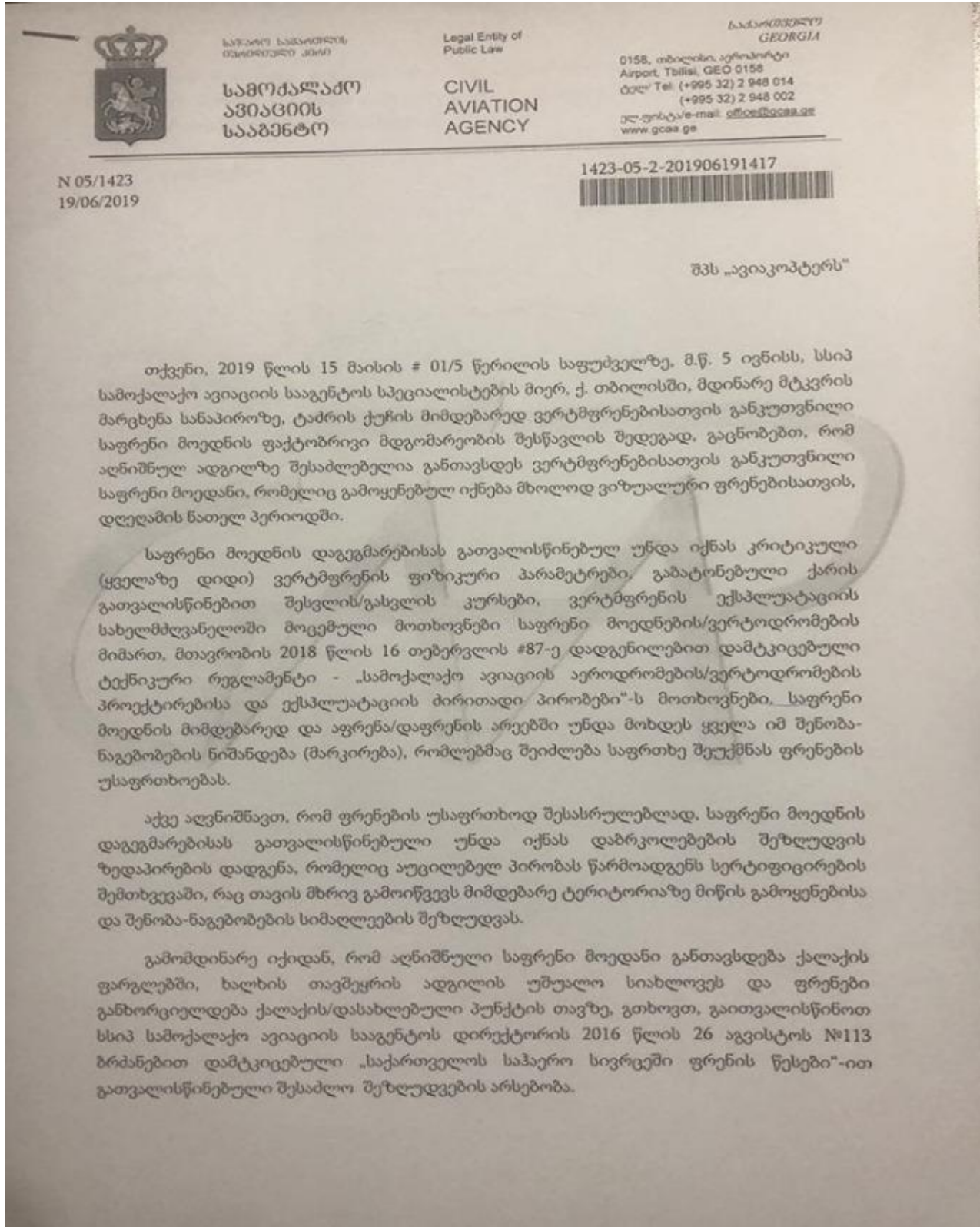
საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები OPERATIONS SPECIFICATIONS

სპეციალური ნებართვები Special Authorization	კი Yes	არა No	სპეციალური დაშვებები Special Approvals	შენიშვნები Remarks
სახიფათო ტვირთები Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
ღრუნძი დაბალი ხილვადობის პირობებში/Low visibility operations:				
დასაფრენად შესვლა და დაფრენა Approach and landing	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR 550m; DH 200 ft;	
აფრენა Take-off	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR 400m.	
დასაფრენად შესვლა და დაფრენა Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
აფრენა Take-off	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
დასაფრენად შესვლა და დაფრენა Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
აფრენა Take-off	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
საექსპლუატაციო კრედიტ(ებ)ი Operational credit(s) (List the airborne capabilities (i.e. automatic landing, HUD, EVS, SVS, CVS) and associated operational credit (s) granted.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
RVSM <input type="checkbox"/> არ გამოიყენება N/A	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
EDTO <input type="checkbox"/> არ გამოიყენება N/A	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Threshold time _____ minutes Maximum diversion time _____ minutes	
PBN-ის პირობებში ფრენისათვის არონავიგაციული სპეციფიკაციები Navigation specification for PBN operations	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
საფრენად ვარჯისობის შენარჩუნება Continuing airworthiness			შპს "სერვისიერი-ServiseAir" "სერვისიერი-ServiseAir" LTD	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
სხვა Other	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

ეს დანართი მოქმედია მხოლოდ საპარტო ხომალდის ექსპლუატაციის № 065 სერტიფიკატთან ერთად. ამ დანართის შევსება ხორციელდება ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის ("საპარტო ხომალდების ექსპლუატაცია") მე-6 დამატების მოთხოვნების შესაბამისად.

The Attachment is valid only with the Air Operator Certificate № 065 . This Attachment is filled out in accordance with the requirements of Appendix 6, Annex 6 ("Operation of aircraft") of Chicago Convention.

16 დანართი 5 - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს წერილი



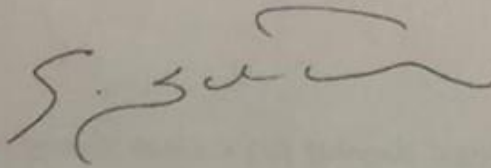
მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, რომ ზემოაღნიშნული ინფორმაცია ეცნობოს ქ.
თბილისის მერიის სათანადო სამსახურის, რათა გათვალისწინებულ იქნას ქალაქის
განვითარების და განაშენიანების გეგმაში.

პატივისცემით,

ლევან კარანაძე

დირექტორი

ხელმძღვანელობა



16:52

4G

apps.municipal.gov.ge



1 of 1



შალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკარო მართლის იურიდიული კირი - შალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების საბაგნო



წერილის ნომერი: 16-01202021301
თარიღი: 20/07/2020
პინი: 6260

ადრეგატო: საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო

გადაამოწმეთ: document.municipal.gov.ge

საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის მოადგილეს
ნინო თანდილაშვილს

ქალბატონო ნინო,

თქვენი N10238-01 (შერიაში რეგისტრაციის N04-01192912819-01) წერილის პასუხად, რომელიც შეეხება შ.დ. მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე, ტაძრის ქუჩის მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული მიწის ნაკვეთის (ს/კ 01.11.04.019.547) და შ.დ. მტკვრის მარჯვენა სანაპიროსა და რუხთაის გზატკეცილის კვეთასთან, ორთაბაღის მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული მიწის ნაკვეთის (ს/კ 01.18.10.003.025) სამშენებლო განვითარების თაობაზე კომისიის დაფიქსირებას, გაფრთხილებას, რომ სსიპ - ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტომ განიხილა აღნიშნული საკითხი და თავისი კომპეტენციის ფარგლებში, აღნიშნული ტერიტორიის მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სამშენებლო განვითარების წინააღმდეგი არ არის.

პატივისცემით,

ვიტორ წილასანი

სააგენტოს უფროსი

გამოწმებულია კვალიფიკირებული
ელექტრონული ხელმოწერა/
ელექტრონული მტკაპი



18 დანართი 7 - დაგეგმილი პროექტის რენდერები

