



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060197261270817

ბრძანება №20

ქ. თბილისი

17 / იანვარი / 2017 წ.

საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდის საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-წითელი ხიდის საავტომობილო გზის თბილისი-რუსთავის მონაკვეთის (მონაკვეთი 2) მოდერნიზაციასა და მშენებლობაზე 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 № 5; 17.01.2017 საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდის საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-წითელი ხიდის საავტომობილო გზის თბილისი-რუსთავის მონაკვეთის (მონაკვეთი 2) მოდერნიზაციასა და მშენებლობაზე.
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№5; 17.01.2017) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. ეს 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

№ 5

17 იანვარი 2017 წ

1. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-წითელი ხიდის საავტომობილო გზის თბილისი-რუსთავის მონაკვეთის (მონაკვეთი 2) მოდერნიზაცია და მშენებლობა.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდი, ქ. თბილისი, დ. აღმაშენებლის გამზირი #150.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – თბილისის და გარდაბნის მუნიციპალიტეტი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 20.12.2016 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „დოკვა ენჯინეერინგ კო“.

2. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები:

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-წითელი ხიდის საავტომობილო გზის თბილისი-რუსთავის მონაკვეთის (მონაკვეთი 2) მოდერნიზაციისა და მშენებლობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად:

თბილისი - რუსთავის საავტომობილო გზის ფონიჭალის მონაკვეთისთვის (მონაკვეთი 2) განიხილებოდა რამდენიმე ალტერნატიული ვარიანტი.

ალტერნატივა 1 მიხედვით საპროექტო გზა კვეთს მჭიდროდ დასახლებულ ურბანულ ტერიტორიას. მოცემულ რაიონში არ არსებობს ბუნებრივი გარემოს სენსიტიური რეცეპტორები, ლანდშაფტი ურბანულია, ზედაპირული წყლის რეცეპტორი მდებარეობს დაახლოებით 1 კმ-ის დაშორებით გზიდან და გამოყოფილია მრავალსართულიანი კორპუსებით.

ალტერნატივა 2 გარემოს დაცვის თვალსაზრისით უფრო სენსიტიურია. პროექტი ახლოს მისდევს მდინარის სანაპიროს. საპროექტო გზა ასევე კვეთს ხეხილის ბაღებსა და სანაპიროს მოსწორებულ ტერიტორიებს და ასევე უნდა მოიჭრას გარკვეული რაოდენობის ხეებიც. თუმცა შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების საფუძველზე შემცირებული იქნება გარემოზე ზემოქმედება.

ალტერნატიული ტერიტორიების გარემოსდაცვითი და ეკონომიკური ანალიზის შედეგების მიხედვით უპირატესობა მიენიჭა მეორე ალტერნატიულ ვარიანტს, ვინაიდან ეს ალტერნატივა უფრო მისაღებია განსახლების ზემოქმედების მინიმალიზაციის თვალსაზრისით.

თბილისი - რუსთავის საავტომობილო გზა კვეთს ისანი - სამგორისა და გარდაბნის რაიონის ტერიტორიებს. საპროექტო მონაკვეთი მთლიანად მდებარეობს ისანი-სამგორის რაიონში. მონაკვეთი 2: ფონიჭალის მონაკვეთი პროექტის მიხედვით იწყება 1-ლი მონაკვეთის ბოლო წერტილში პკ 40+00-ზე, გადის მდ. მტკვრის მარჯვენა სანაპიროსა და საცხოვრებელ ზონას შორის პკ 71+00-მდე, შემდეგ კვეთს ფონიჭალას პკ 82+00-მდე, სადაც უერთდება არსებულ გზას საცხოვრებელ ზონაში და მთავრდება პკ 107+73-ზე.

აღნიშნული ტრანში ითვალისწინებს მდ. მტკვრის პირას ახალი საავტომობილო გზის მშენებლობას, არსებული 2-სავალზოლიანი გზის მოდერნიზაციას 4 ზოლამდე. საპროექტო მონაკვეთის სიგრძეა 6.8 კმ. ჰორიზონტალური და ვერტიკალური მრუდების რადიუსები, გრძივი და განივი ქანობები და ვირაჟები შეესაბამება გზატკეცილის პარამეტრებს TEM-ის, ქართულ სტანდარტებსა და AASHTO-ს სტანდარტებს.

თითოეული ზოლის სიგანე 3.5 მ-ია. აგრეთვე 3.75 მ-ის სიგანე მოიაზრება ცალკეულ მონაკვეთებში, რაც დამოკიდებულია შემდეგ ფაქტორებზე: დასახლებული პუნქტი, მდინარის ნაპირი და დაუსახლებელი პუნქტი. ცენტრალურ ბარიერს გააჩნია 4 მ სიგანე მდინარის ნაპირზე, ხოლო მონაკვეთი 1-ის და მონაკვეთი 3-ის

დამაკავშირებელ მონაკვეთებში ცენტრალური ბარიერის სიგანე 6 მ-ია. ტროტუარი მოეწყობა მთელი მონაკვეთი 2-ის სიგრძეზე გარდა მონაკვეთი 3-ის დამაკავშირებელი მონაკვეთისა.

პროექტის თანახმად დაგეგმილია ორი გზაგამტარის მშენებლობა, პირველი გადაკვეთს E60 გზას 4+620 კმ-ზე მდებარე საგზაო კვანძზე ხოლო მეორე გზაგამტარი გადაკვეთს არსებულ სარკინიგზო გზას 4+985კმ-ზე. აგრეთვე მოეწყობა დაახლოებით 1.6 კმ სიგრძის საყრდენი კედელი მდინარე მტკვრის ნაპირის გასწვრივ, რომლის სიმაღლე შიგვლება 3.0 მ-ს და 12.0 მ-ს შორის. ვინაიდან საყრდენი კედლების განთავსება ხდება მდინარის პირას, მოეწყობა დროებითი კესონი მშენებლობის პერიოდისათვის, ხოლო შემდგომ კედლის ექსპლუატაციის დროს გათვალისწინებული იქნება ეროზიის საწინააღმდეგო სისტემა.

კესონები რომელთა განლაგებაც მოხდება დაღორღილი ქვით სავსე წყალგამტარი მასალისაგან დამზადებული ტომრებით, შეაკავებს წყლის დინებას შეზღუდულ სამშენებლო ტერიტორიაზე.

ეროზიის საწინააღმდეგო სისტემა იქნება სადრენაჟო პრიზმის სიმაღლის ბეტონის ფენა, რომელიც განთავსდება საყრდენი კედლის წინ მას შემდეგ რაც დასრულდება არმირებული ბეტონის საყრდენი კედლის მშენებლობა.

პროექტის კონსულტანტი გეგმავს შეავსოს ფუნდამენტის საფუძველი 110 მმ დიამეტრის მქონე დაღორღილი ქვით და გამორეცხვის საწინააღმდეგო სისტემად გამოიყენოს 1მ დიამეტრის მქონე ქვები და განალაგოს ისინი საყრდენი კედლის წინ არმირებული ბეტონის საყრდენი კედლის მშენებლობის დასრულების შემდეგ.

საპროექტო გზაზე აგრეთვე დაგეგმილია ერთი გადასასვლელი ხიდის მშენებლობა 7+515 კმ-ზე, ორი ხიდის მშენებლობა საგზაო კვანძზე 8+300 კმ-ზე და 9+840 კმ-ზე, ასევე 6 საფეხმავალი ხიდი ჯამური სიგრძით 342 მ. ინფრასტრუქტურის მშენებლობა გამოიწვევს დამატებითი კერძო მიწების შესყიდვის აუცილებლობას. ნაწილობრივ, ზემოქმედების ქვეშ მოექცევა ზოგიერთი კერძო შენობები და კერძო ბიზნესები, აგრეთვე პროექტის განხორციელებისათვის საჭირო გახდება არსებული საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის გადაადგილება.

პროექტირების დროს მიღებულია შემდეგი ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები: საპროექტო სიჩქარე 120 კმ/სთ; გამყოფი ზოლის გამოყენებული სიგანე 4.0-6.0 მ; გამაგრებული გვერდულის სიგანე 0.5 მ - 3.0 მ; შერჩეული ყრილის ქანობი 1:1.5; შერჩეული ჭრილის ქანობი 1:1.0.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად საწყისი მონაკვეთი, რომელიც უერთდება მონაკვეთი 1-ს შედგება 6 სამომრავო ზოლისგან, მისი სიგანეა 36 მ ხოლო მონაკვეთი, რომელიც უერთდება მონაკვეთი 3-ს შედგება 4 სამომრავო ზოლისგან, მისი სიგანეა 28.5 მ.

პროექტში გამოყენებული გზატკეცილის სიგანე მონაკვეთი 2-ისათვის არის 28.5-49.5მ

მონაკვეთ 2-ზე დაგეგმილია ორი კვანძის მოწყობა:

- კვანძი 2-1 რომელიც მოეწყობა კმ 4+700-ზე, გეგმის მიხედვით არის რომბის ტიპის. იგი შეუერთდება არსებულ მარნეულის გზატკეცილს და ფონიჭალასთან მისასვლელ გზას მთავარ გზაზე დაგეგმილი გზაგამტარისა და მის თავზე მოთავსებული ორზოლიანი შემოვლითი გზის საშუალებით;

- კვანძი 2-2 რომელიც მოეწყობა კმ 9+900-ზე, გეგმის მიხედვით არის რომბის ტიპის. იგი შეუერთდება პარალელურ გზას მთავარ გზაზე დაგეგმილი გზაგამტარი ხიდისა და მთავარი გზის გზაგამტარის ქვეშ ორი შემოვლითი გზის საშუალებით.

გზის საფარის შერჩევასა შესწავლილ იქნა როგორც მტკიცე აგრეთვე არამტკიცე გზის საფარის ალტერნატივები. გზის საფარის ალტერნატივების შედარებამ ცხადჰყო, რომ მტკიცე გზის საფარს გააჩნია უპირატესობები არამტკიცე გზის საფართან შედარებით. მიუხედავად ამისა, თბილისის ფარგლებში არამტკიცე გზის საფარის განაცხადს გააჩნია უპირატესობა იმ თვალსაზრისით რომ საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის ჩალაგება/გადაადგილების დროს მტკიცე გზის საფარის ამოღება და თავიდან შევსება გაცილებით რთული იქნება. ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე არამტკიცე გზის საფარი იქნა შერჩეული მონაკვეთი 2-სათვის.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად, გზის მშენებლობა ხელს არ შეუშლის გზებზე მოძრაობას და გადაადგილებას სამშენებლო ზონაში. კონტრაქტორი მოამზადებს გზებზე მოძრაობის ორგანიზების დეტალურ გეგმას, რომელიც შეეხება ადგილობრივ მოძრაობას.

სამშენებლო პერიოდის დროს შეუძლებელია სრული გამტარობის უზრუნველყოფა, სამუშაოების მიმდინარეობის შესაბამისად ზოლები ან ვიწროვდება ან იკეტება ან ხდება მათი მარშრუტის გადატანა.

იმ უბნებზე სადაც ტრანსპორტის მოძრაობა უფრო ინტენსიურია, შეიძლება ტრანსპორტის ნაკადი გვერდულებზე იქნეს გადაყვანილი. სხვა მონაკვეთებზე კი შეიძლება ორგანიზებული იქნეს ერთზოლიანი სავალ ნაწილზე ტრანსპორტის მონაცვლეობით მოძრაობა.

მშენებლობის დროს ასევე შესაძლებელია მისასვლელი გზები დროებით დაიბლოკოს სამუშაო ზონით, რის შედეგადაც ხელი შეეშლება პარკირებას და მისვლას ახლომახლო ბიზნეს დაწესებულებებთან და საცხოვრებელ ადგილებთან. ალტერნატიული მისასვლელი უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სადაც ეს შესაძლებელია მიმართულების მაჩვენებელ ნიშნებთან ერთად, რათა საზოგადოებამ მიიღოს ინფორმაცია.

იგეგმება ჰუმუსოვანი ფენის მოხსნა 13 000 მ³ მოცულობით. მოხსნილი ნიადაგის ჰუმუსოვანი ფენა გამოყენებული იქნება ყრილის ფერდობზე მრავალწლიანი ბალახის დასათესად.

გზმ-ს ანგარიშში განხილულია საკვლევი ტერიტორიის გეოლოგიური გარემოს აღწერა. წარმოდგენილია ინფორმაცია საინჟინრო-გეოლოგიური და ჰიდროგეოლოგიური პირობების შესახებ დეტალური ინფორმაცია. აღნიშნულია, რომ საპროექტო ტერიტორიაზე საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარება მოსალოდნელი არ არის.

საავტომობილო გზის მშენებლობისას არ არის გათვალისწინებული აფეთქებითი სამუშაოების წარმოება.

საქართველოს სეისმური დარაიონების სქემის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს 8 ბალიანი ინტენსივობის სეისმურ ზონაში.

ანგარიშის თანახმად სამშენებლო სამუშაოებისათვის შესაძლოა გამოყენებულ იქნას თბილისი - რუსთავის გზის 1 და მე-3 მონაკვეთების მშენებლობისას გამოყენებული ბანაკი და ასფალტო-ბეტონის ქარხანა (რომელთათვისაც შეთანხმებული არის ყველა გარემოსდაცვითი დოკუმენტაცია და გაცემულია ნებართვები), ან სამშენებლო კონტრაქტორი მოაწყობს ახალ ბანაკს. E-60 ტრასის სხვა მონაკვეთებზე სამშენებლო საქმიანობის ორგანიზაციის გამოცდილების მიხედვით, სავარაუდოა, რომ აშენდება დამხმარე სამშენებლო ობიექტების კომპლექსი, მათ შორის - სამშენებლო ბანაკი 200 მუშის დასაბინავებლად (დაახლ. 1.5 ჰა ფართობის), ტრანსპორტისა და აღჭურვილობის ეზო 100 სატრანსპორტო საშუალებისა და მძიმე სამშენებლო ტექნიკისათვის (დაახლ. 2 ჰა) (ბულდოზერები, ექსკავატორები, ამწეები და სხვ.). რაც შეეხება ასფალტო-ბეტონის ქარხნის მშენებლობის საკითხს გადაწყვეტილებას მიიღებს მშენებელი კონტრაქტორი.

საპროექტო უბანზე ეკოლოგიურად სენსიტიური ჰაბიტატები არ ფიქსირდება. თუმცა, საერთო ჯამში, პროექტი ზემოქმედებას მოახდენს 7,758 ხეზე, მათ შორის კრწანისის პარკის ზონაში საერთო ჯამში 401 ძირი ხე მოიჭრება. მათ შორის მოიჭრება წითელი ნუსხის სახეობები: 39 ძირი თელადუმა (*Ulmus minor Mill*) და 29 ძირი კაკალი (*Juglans Regia L.*). დამატებითი ეკოლოგიური კვლევებია საჭირო სამშენებლო ოპერაციების დაწყებამდე, სამშენებლო დერეფნის მონიშვნისთანავე. მოსაჭრელი ხეების საკადასტრო აღწერა უნდა ჩატარდეს მონიშნულ დერეფანში; მიღებული უნდა იყოს ყველა შესაძლო ზომა წითელ წიგნში შეტანილი თითოეული ხის გადასარჩენად. მოსაჭრელი ხეები უნდა მოინიშნოს.

ანგარიშის მიხედვით, საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილი სახეობების დაზიანების საკომპენსაციოდ შემოთავაზებულია 10 ასეთივე სახეობის ხის დარგვა, ხოლო სხვა სახეობის ხეებისათვის 1.5 ხის დარგვა თითო მოჭრილი ხის სანაცვლოდ.

მშენებლობის პროცესში მოსალოდნელია სხვადასხვა ტიპის ნარჩენების წარმოქმნა. ნარჩენების წარმოქმნის ძირითადი ობიექტებია: სამშენებლო უბნები და სამშენებლო ბანაკები. მცირე რაოდენობით ნარჩენების წარმოქმნა მოსალოდნელია (დაბინძურებული ნიადაგი) მისასვლელ და მძიმე ტექნიკის გადაადგილების სამარშრუტო გზების გასწვრივ.

საყოფაცხოვრებო ნარჩენების მართვისათვის სამშენებლო მოედნებზე და უბნებზე დაიდგმება ნარჩენების შესაგროვებელი კონტეინერები. საყოფაცხოვრებო ნარჩენები გატანილი იქნება მუნიციპალურ ნაგავსაყრელებზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენები შემდგომი მართვისათვის გადაეცემა სათანადო ნებართვის მქონე კონტრაქტორებს.

არსებული ასფალტბეტონის საფარის ნარჩენების მოხსნა უნდა მოხდეს გზის მშენებლობის დაწყების წინა პერიოდში, მანამდე 25,400მ³ ასფალტი უნდა დასაწყობდეს და შენახულ უნდა იქნას გზის საფარის მოწყობის დროს მეორადი გამოყენებისათვის

რაც შეეხება ინერტულ სამშენებლო ნარჩენებს (მოჭრილი გრუნტი და ნაშალი ქანების ნაყარი და სამშენებლო მასალების ნარჩენები - რომელიც არ გამოიყენება მშენებლობის საჭიროებისათვის და განთავსებას ექვემდებარება) მათი განთავსების ადგილების არჩევა მოხდება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ ადგილობრივ ხელისუფლებასთან შეთანხმების საფუძველზე.

ჰაერის ხარისხის მოდელირება ჩატარდა 2016 წლის საავტომობილო მიმოსვლისთვის გამოთვლილი ემისიების მონაცემთა საფუძველზე ორ მონაკვეთზე: მონაკვეთი 1 - 1,500 მ (4 +200 კმ - 5 +700 კმ) და მონაკვეთი 2- 1,250 მ (8 +500 კმ - 9 + 750კმ). ნაწილი 1 მოიცავს 16 საკონტროლო წერტილს და ნაწილი 2 კი – 20-ს.

შედეგების ანალიზი გვიჩვენებს, რომ მხოლოდ აზოტის დიოქსიდის საზღვრები აჭარბებს 1-1.5 ჯერ, ხოლო სხვა დამაბინძურებლების კონცენტრაცია იცვლება დასაშვებისა ფარგლებში 0-15% შორის. მოდელით განსაზღვრული მინიმალური მანძილი 40მ-ია ცენტრალური ხაზიდან, სადაც აზოტის დიოქსიდის კონცენტრაცია იქნება დასაშვებ ფარგლებში.

მონაკვეთი №1-ზე აზოტის დიოქსიდის მაქსიმალური კონცენტრაცია აღინიშნება 1.56 ზდკ, მონაკვეთი № 2-ზე მისი მაქსიმალური კონცენტრაცია აღინიშნება 1.66 ზდკ. აღნიშნული განპირობებულია საცხოვრებელი სახლების ტრასის მიმდებარედ ძალზე ახლო განთავსებით.

საკონტროლო წერტილებში, რომლებიც განთავსებულია ტრასის ღერძულა ხაზიდან \approx 35-40 მ-ში, აზოტის დიოქსიდის მაქსიმალური კონცენტრაციები ნორმის ფარგლებშია.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად ფონური ვიბრაცია პროექტით გათვალისწინებული გზის მონაკვეთის გასწვრივ გაცილებით ნაკლებია მაქსიმალურად დასაშვებ ზღვარზე.

იმის გათვალისწინებით, რომ ახალი გზის მიმდებარედ არსებული ზოგიერთი შენობა ცუდ მდგომარეობაშია, მხედველობაში მიღებული იქნა ვიბრაციის პოტენციური ზემოქმედება და 2015 წელს ვიბრაციისა და სეისმური დატვირთვის დამატებითი კვლევები ჩატარდა 2015 წელს კვკალიფიციური კონსულტანტის „Nord East Progetti S.r.l“-ის მიერ.

კვლევის თანახმად: ყველა შენობას აქვს მასშტაბური და სერიოზული დაზიანებები იმის გამო, რომ საექსპლუატაციო ვადაში მათზე არ ჩატარებული არანაირი სარემონტო თუ ტექნიკური მომსახურების სამუშაო, გაუარესებულია შენობების სამშენებლო მასალების ხარისხი, რისი შედეგიც არის კოროზია და არმატურის ღეროების გაშლა, საიდანაც ცვივა ბეტონი, წყლის ინფილტრაცია, გაჯის ჩამოყრა და სხვა, რაც მიუთითებს შენობების სავალალო მდგომარეობაზე.

თუმცა, შესრულებული მოდელირების თანახმად და იმის დაშვებით, რომ სამშენებლო სამუშაოების საწარმოებლად არ იქნება გამოყენებული მძიმე მანქანა-დანადგარები და მშენებლობის სენსიტიური მეთოდები, სამუშაოებით გამოწვეული ვიბრაცია არ შექმნის შენობების ძირითადი კონსტრუქციის რღვევის ან დაზიანების საფრთხეს.

მშენებლობით გამოწვეული ვიბრაცია არ მოახდენს ზემოქმედებას საცხოვრებელი შენობების ძირითად კონსტრუქციაზე და ამდენად, მათ დასაცავად რაიმე დაუყოვნებელი შემარბილებელი ზომების მიღება აუცილებელი არ არის. განსხვავებით საცხოვრებელი სახლების ძირითადი კონსტრუქციისა, თვითნებური მიშენებები დანგრევის რისკის ქვეშ არის სეისმური/ვიბრაციული ტიპის ზემოქმედების მიზეზით, სამშენებლო სამუშაოების ზემოქმედებათა ჩათვლით. აღნიშნულიდან გამომდინარე გზმ-ს ანგარიშის თანახმად დაგეგმილია იმ საცხოვრებელი კორპუსების მიშენებების გამაგრება, რომლებიც ყველაზე ახლოს მდებარეობს საპროექტო გზასთან.

ასევე იმ შენობებისათვის სადაც ვიბრაციის მცირე გადაჭარბებაა შესამჩნევი, დაგეგმილია მონიტორინგის წარმოება სამირკვლებსა და კონსტრუქციებზე აქსელერომეტრების დამონტაჟების საშუალებით.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად, სატრანსპორტო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურის ანალიზი 2015 წლის მარტის თვეში ჩატარა კომპანია „Nord East Progetti S.r.l“-მ კომპიუტერული მოდელირების გამოყენებით. როგორც ხმაურის მოდელირების ყველა ეტაპზე ჩატარებული კვლევების შედეგად ჩანს ხმაურის დონეები აჭარბებს ახალი გზის სიახლოვეს მდებარე შენობებისათვის.

ანგარიშის თანახმად განიხილებოდა ხმაურდამცავი საშუალებების რამოდენიმე ვარიანტი:

გზაზე მოძრაობის სიჩქარის შეზღუდვა და სპეციალური ასფალტის გამოყენება, რომელიც ამცირებს ხმაურის მაქსიმალურ დონეებს მხოლოდ 1,5-2,0 დბ-ით და ამდენად, ეფექტურ ზომად ვერ ჩაითვლება. ტრანსპორტის სიჩქარის 60 კმ/სთ-მდე შეზღუდვის შემთხვევაშიც კი ხმაურის დონე ახალი გზის სიახლოვეს მდებარე შენობებისთვის გადააჭარბებს დადგენილ დასაშვებ ზღვარს.

მიუხედავად იმისა, რომ ფანჯრების ორმაგი შემინვა შესაძლებელია ხმაურის შესამცირებლად, იგი არ წარმოადგენს ყველაზე ეფექტურ, კომფორტულ და ეკონომიურ ზომას.

მოდელირების შედეგები ცხადყოფს, რომ შენობათა ფანჯრებზე და ფასადებზე რაიმე სამუშაო და გზის საფარის შეცვლის ვარიანტები უნდა გამოირიცხოს და ხმაურის დასაშვები დონე მიღწეული უნდა იქნას სათანადო ტიპის ხმაურსაწინააღმდეგო ბარიერის კედლის აგებით. კომპანია „Nord East Progetti S.r.l“-ის რეკომენდაციებისა და საკონსულტაციო გუნდთან კონსულტაციის საფუძველზე კონტრაქტორმა შეიმუშავა ხმაურსაწინააღმდეგო ბარიერის საბოლოო პროექტი: გზის მოცემულ მონაკვეთზე ტრანსპორტის მოძრაობის სიჩქარის შეთანხმებული ზღვარია 80 კმ/სთ, ხმაურსაწინააღმდეგო ბარიერის საპროექტო პარამეტრები კი მისადაგებულია ამ ზღვარს. მოხდება 3-8 მ სიმაღლის პანელების მოწყობა მწვანე უბანზე ურბანული გზის უშუალო სიახლოვეს და მის გასწვრივ. ყველა ეკრანს ზემოდან ექნება დიფრაქციული პანელი დამონტაჟებული საჭირო კუთხით ვერტიკალურ კედელთან მიმართებაში.

გზმ-ს ანგარიშს თან ერთვის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა.

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

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, შემარბილებელი ღონისძიებების, მონიტორინგის გეგმის, ვალდებულებებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
2. სამშენებლო სამუშაოების დაწყების და ასევე ექსპლუატაციაში შესვლისთანავე აცნობოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს;
3. მშენებლობის პერიოდში უზრუნველყოს თბილისი - რუსთავის საავტომობილო გზის პირველი და მესამე მონაკვეთების მშენებლობისას არსებული სამშენებლო ბანაკისა და ასფალტო-ბეტონის ქარხნის გამოყენება, რომელიც შეამცირებს როგორც მოსახლეობაზე, ასევე ატმოსფერულ ჰაერზე, ნიადაგზე და სხვა მნიშვნელოვან კომპონენტებზე დამატებით ზემოქმედებას;
4. უზრუნველყოს გზმ-ს ანგარიშის გვ. 153-ზე ცხრილი 7.8-ში მოცემული ხმაურის დასაშვები დონეების დაცვა მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში, დღის საათებისთვის (7:00 – 23:00) 55 დბ A და ღამის საათებისთვის (23:00 – 7:00) 45 დბ A. აღნიშნულ დონეებზე გადაჭარბების შემთხვევაში შეიმუშაოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები. ასევე უზრუნველყოს მონიტორინგის წარმოება წელიწადის ყველა სეზონზე;
5. ექსპლუატაციაში გაშვებამდე უზრუნველყოს ხმაურდამცავი საშუალებების ალტერნატიული ვარიანტების წარმოდგენა, რომლებიც უზრუნველყოფს ხმაურის დასაშვები დონეების დაცვას;
6. ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს შესაბამისი მოდელირების ჩატარება საავტომობილო ნაკადების მიერ ღამის საათებში წარმოქმნილი ხმაურის შესაფასებლად საცხოვრებელ სახლებთან მიმართებაში;
7. უზრუნველყოს ექსპლუატაციის ეტაპზე შენობებთან მოსალოდნელი ხმაურის ეკვივალენტური დონეების განსაზღვრა ხმაურდამცავი ეკრანების გამოყენების გათვალისწინებით და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა;
8. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში უზრუნველყოს მონიტორინგი ვიბრაციაზე, საპროექტო არეალში მოხვედრილ საცხოვრებელ სახლებთან მიმართებაში, რათა დაცული იქნას ვიბრაციის დასაშვები ნორმები. ამ ნორმებზე გადაჭარბების შემთხვევაში უზრუნველყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების შემუშავება;
9. ვინაიდან ავტომაგისტრალის ექსპლუატაციის ეტაპზე ავტოტრანსპორტის მოძრაობისას ადგილი ექნება მხოლოდ აზოტის დიოქსიდის 1 – 1,5-ჯერ ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციაზე გადაჭარბებას გზის გასწვრივ მდებარე საცხოვრებელ სახლებთან მიმართებაში, შესაბამისად როგორც მშენებლობის, ასევე ავტომაგისტრალის ფუნქციონირების ეტაპზე ავტოტრანსპორტის ექსპლუატაციისას მასთან ახლომდებარე დასახლებული ადგილებისათვის უზრუნველყოს გარემოს ხარისხობრივი მდგომარეობის დაცვა, ქვეყანაში მოქმედი ნორმების შესაბამისად;
10. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების დეტალური გეგმის წარმოდგენა, სადაც ასევე გათვალისწინებული იქნება

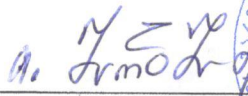
- მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე მდ. მტკვრის შესაძლო დაბინძურების თავიდან აცილების ღონისძიებების გეგმა;
11. მდ. მტკვრის დაბინძურებისაგან დაცვის მიზნით უზრუნველყოს სამშენებლო სამუშაოების შესრულება საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N425 დადგენილებით დამტკიცებული „საქართველოს ზედაპირული წყლების დაბინძურებისაგან დაცვის ტექნიკური რეგლამენტი“-ს მოთხოვნების დაცვა და სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებების და სხვა ტექნიკის ყოველდღიური მონიტორინგის განხორციელება;
 12. 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;
 13. სამშენებლო სამუშაოების დამთავრებამდე უზრუნველყოს მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის განთავსების ადგილის/ადგილების GIS (გეოინფორმაციული სისტემები) კოორდინატების და მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოცულობის შესახებ ინფორმაციის წარმოდგენა საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში;
 14. უზრუნველყოს საპროექტო ტერიტორიაზე ხე-მცენარეების ჭრის საკითხის შეთანხმება შესაბამის უწყებასთან;
 15. საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ხე-მცენარეების ჭრის შემთხვევაში ქმედებები განახორციელოს საქართველოს „წითელი ნუსხისა“ და „წითელი წიგნის“ შესახებ საქართველოს კანონის შესაბამისად;
 16. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში დასკვნის გადაცემა განახორციელოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი წესით.

IV. დასკვნა

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი, საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-წითელი ხიდის საავტომობილო გზის თბილისი-რუსთავის მონაკვეთის (მონაკვეთი 2) მოდერნიზაციისა და მშენებლობის 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)

