



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

№ 58

29 აგვისტო 2017 წ.

I საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საერთაშორისო მნიშვნელობის ბათუმის შემოვლითი გზის მშენებლობა და ექსპლუატაცია
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო საავტომობილო გზების დეპარტამენტი; ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზ. N12;
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ქ. ბათუმის მიმდებარე ტერიტორია
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 18.08.2017 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს “ჰაგლერ ბაილდი”

II ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის ბათუმის შემოვლითი გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად:

არსებული ფოთი-ბათუმი-სარფის 81 კმ სიგრძის გზა, რომელიც საქართველოს დასავლეთ სანაპიროს მიუყვება, ძირითადად გადის აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე და წარმოადგენს ძირითად საერთაშორისო მაგისტრალს და საერთაშორისო სატრანზიტო გზას საქართველოში. იგი უკავშირდება საქართველოს დიდ ქალაქებს, კერძოდ, ბათუმს, ქობულეთსა და ფოთს. ბათუმი შავი ზღვის მთავარი საპორტო ქალაქი და კურორტია საქართველოში. ფოთში მდებარეობს უდიდესი პორტი საქართველოში, ქობულეთი კი ცნობილი საკურორტო ქალაქია. მოცემულ გზაზე გადატვირთული სატრანსპორტო მოძრაობის გამო დიდი საცობები იქმნება ბათუმსა და ქობულეთში, განსაკუთრებით ტურისტული სეზონის დროს. ამ პრობლემის მოსაგვარებლად საქართველოს მთავრობამ დაგეგმა ორი შემოვლითი გზის მშენებლობა ბათუმისა და ქობულეთის გარშემო ამ ქალაქებიდან მაგისტრალზე სატრანსპორტო მოძრაობის გარშემოვლის მიზნით. ბათუმის შემოვლითი გზის პროექტისთვის მომზადდა წინამდებარე გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროექტი.

საპროექტო გზა, რომელიც უვლის ქ. ბათუმს აღმოსავლეთიდან, მთელს სიგრძეზე გადის ხელვაჩაურის რაიონში, რომელიც მოიცავს, გვირაბებს და ხიდებს. საპროექტო ტრასა გადის მჭიდროდ დასახლებულ უბნებზე, სოფლებში: მახინჯაური, განთიადი, კაპრეშუმი, ფერია, სალიბაური და მახვილაური. გაცდება რა ზემოხსენებულ სოფლებს, საპროექტო გზა გადაკვეთს მრავალრიცხოვანი ხევების, ნაკადების, მდინარეების, გორაკებისა და ბორცვების რთულ ლანდშაფტს. საპროექტო ტრასის სიგრძე შეადგენს 13.2 კილომეტრს სადაც დაგეგმილია ხუთი გვირაბის, თხუთმეტი ხიდის და ოთხი საგზაო კვანძის მოწყობა. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების სავარაუდო თარიღია 2020 წელი.

გზის ორივე მხარეს, 1 კმ სიგანის ზოლში იდენტიფიცირებული იქნა 490 საცხოვრებელი სახლი, რომლებიც წარმოადგენენ პოტენციურ რეცეპტორებს. გარდა ამ 490 სახლისა, გზის კიდიდან 25-მეტრიან ზოლში მდებარეობს 25 სახლი. მათი მოდელირება არ შესრულდა, რადგან საგზაო დეპარტამენტი აპირებს გზის კიდიდან 25 მეტრის დიაპაზონში ყველა სახლის დანგრევას. ამდენად, ეს სახლები შეტანილი იქნება მიწის შესყიდვისა და განსახლების გეგმაში.

საპროექტო ტრასა იწყება 200-მეტრიანი გარდამავალი მონაკვეთით არსებული ავტომაგისტრალიდან. ამ ადგილზე მოეწყობა სატრანსპორტო კვანძი. მახინჯაურის ფარგლებში გზა გადადის რიგ მეორად გზებსა და წყალსატევზე 3 ხიდით და გაივლის დასახლებული გორაკების ქვეშ 2 ხიდის საშუალებით. სოფ. განთიადში საპროექტო გზა კიდევ ერთხელ გადადის ადგილობრივ გზებსა და გადასასვლელებზე ვიადუკის საშუალებით და მიჰყვება გორაკის ფერდობებს ხევების ამონაღებში.

სოფ. კაპრეშუმში საპროექტო ვიადუკი გადადის ნავთობის არსებულ ტერმინალზე მდ. კოროლისწყალზე და შედის ქვედა სალიბაურის ხეობაში, სადაც მდებარეობს მეორადი სატრანსპორტო კვანძი ადგილობრივ მოძრაობაზე გადასასვლელად. სოფ. ქვედა სალიბაურში საპროექტო გზა კვეთს ადგილობრივ გზასა და მდ. სკურდუბს. საპროექტო გზა მიუყვება გორაკების ფერდობებს, რომლებიც გადის ხეობებში და შედის სალიბაურის მთაში გამავალ მესამე გვირაბში. გვირაბის შემდეგ გზა გადადის ადგილობრივ გზებზე და არსებული სამხედრო ბანაკის ტერიტორიაზე გზა უერთდება მესამე ასაგებ სატრანსპორტო კვანძს, ქ. ბათუმიდან და უკან მიმართულებით. საპროექტო გზა სოფ. ფერიამდე მიდის მეოთხე გვირაბის საშუალებით, სადაც ის გადადის ადგილობრივ გზაზე და ხეობას ვიადუკის საშუალებით უვლის. ხეობაზე გორაკის შემდეგ გზა შედის მეხუთე გვირაბში ფერიას გორაკის გავლით. ფერიას გვირაბის შემდეგ დაახლოებით 1 კმ მანძილზე გრძელი ვიადუკი გადადის უამრავ ნაკადზე და მეორად გზებზე სოფ. მახვილაურში. მარშრუტის თითქმის ბოლოს საპროექტო გზა მიჰყვება სწორ რელიეფს მდინარეების მახვილაურის წყლისა და მეჯინისწყლის ტერასებზე. არსებულ ბათუმი-ხელვაჩაურის გზასთან კვეთის წერტილში დაგეგმილია კიდევ ერთი სატრანსპორტო კვანძის მოწყობა. თუმცა, მოცემული პროექტის ფარგლებში ეს კვანძი მხოლოდ ნაწილობრივ აიგება. სამშენებლო სამუშაოები ბათუმი-ხელვაჩაურის გზის სამხრეთით შესრულდება შემოვლითი გზის გაფართოების პროექტის ფარგლებში.

გზა პროექტდება როგორც ჩქაროსნული მაგისტრალი, რომელიც ზევიდან ან ქვევიდან გადაკვეთს არსებულ გზებს. საპროექტო სიჩქარე მთავარ გზაზე შეადგენს 100 კმ/სთ-ს. გზის საერთო სიგანეა 14.0 მეტრი. გასხვისების დერეფანი ვრცელდება მინიმუმ 7 მეტრზე ყრილის კიდიდან. ამაში შედის მონაკვეთი სადრენაჟო თხრილისთვის და 3-მეტრიანი სარეზერვო მონაკვეთი თხრილის მიღმა. ყრილი წარმოდგენილია კლდოვანი გრუნტით. გზის საფარი გათვლილია საპროგნოზო სატრანსპორტო მოძრაობაზე, გზის საფარად გამოიყენება ასფალტ-ბეტონი, ხოლო გვირაბებში – ცემენტობეტონი. ასფალტ-ბეტონის კონსტრუქცია განსხვავებული სტრუქტურისაა, რადგან მათზე მოსალოდნელი სატრანსპორტო მოძრაობა შედარებით ნაკლებია. გზის საფარის ტიპი შეესაბამება ქართულ სახელმწიფო სტანდარტებს.

საპროექტო ტრასის გასწვრივ დაგეგმილია ხუთი გვირაბის აგება. გვირაბების საერთო სიგრძე საპროექტო მარშრუტის გასწვრივ არის 3,808 მ. საავარიო შახტები მოეწყობა მე-2, 3 და მე-4 გვირაბებში. 1 და მე-5 გვირაბებში, მათი მოკლე სიგრძიდან გამომდინარე, შახტები საჭირო არ არის. გვირაბები დაპროექტდა გვირაბის გაყვანის ახალი ავსტრიული მეთოდის (NAOM) გამოყენებით. გვირაბი ითხრება ძალიან სუსტ, გამოფიტული ნიადაგის შრეებში, რომელიც შედგება მწირი, მოყავისფრო-მოწითალო თიხნარისგან, ღორღისა და ტუფობრეჭიისგან. ნიადაგის ფენების მიწისქვეშა ზედაპირის მოსალოდნელი პირობები და სიმძლავრე ქმნის რთულ პირობებს გვირაბების დაპროექტებისა და აშენებისთვის. საპროექტო უბანზე არსებული ძვრაზე ნაკლები სიმტკიცის მქონე რბილმა და მაგარმა ნალექებმა შეიძლება გამოიწვიოს ძლიერი დეფორმაციები გვირაბების გაყვანისას. ამდენად, სხვადასხვა საყრდენი ტექნიკის გამოყენება გვირაბის პორტალის აგების დაწყებამდე რეკომენდებულია გრუნტის დეფორმაციის შესამცირებლად.

პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებულია 15 ხიდის აგება მთავარი ტრასის გასწვრივ, გარდა ამისა, დაპროექტებულია სამი ხიდი სატრანსპორტო კვანძის პანდუსებზე და 1 ხიდი გათვალისწინებულია ადგილობრივი გზების დასაკავშირებლად. ხიდების სიგანე იქნება ან 15 მეტრი, ან 19 მეტრი (იმისდა მიხედვით, თუ რამდენად საჭირო გახდება აჩქარების ან შენელების ზოლის მოწყობა).

საპროექტო გზების გასწვრივ მდებარეობს ჯამში 67 წყალგამტარი მილი. მართკუთხა და წრიული კვეთის წყალგამტარი მილების საანგარიშო რესურსი განისაზღვრება საპროექტო ნორმებით. სტანდარტი ითვალისწინებს წყალგამტარი მილების ადგილობრივი წარმოების ქარხნული წესით დამზადებული ელემენტების გამოყენებას.

მშენებლობის პროცესი მოიცავს მომზადების, მშენებლობისა და დასრულების სამუშაოებს.

მოსამზადებელ სამუშაოებში შედის შემდეგი ოპერაციები: უბნის მომზადება, ელექტროგადამცემი ხაზების, წყალმომარაგების მილების, ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელების გადატანის შემდეგ სამშენებლო უბანი გადაეცემა კონტრაქტორს.

- უბნის გასუფთავება: არსებული შენობის, კონსტრუქციებისა და ხეების გატანა სამშენებლო უბნიდან.
- სამუშაო ძალისა და აღჭურვილობის მომზადება: სამუშაო ძალის მობილიზება, სამშენებლო დანადგარების დათვალიერება და შემოწმება, სამშენებლო ლიცენზიების მოპოვება.
- დამხმარე სამუშაოები: მასალების გადაზიდვის უბნები, დროებითი გზა, დროებითი დრენაჟი, უბნის მოსწორება. ბანაკისა და საოფისე ნაგებობის აგება. ელექტროგადამცემი ხაზის მიერთება, წყალმომარაგების სისტემის მოწყობა საყოფაცხოვრებო და მშენებლობის პროცესში მოხმარებისთვის, ბეტონის შემრევი დანადგარისა და ასფალტის დანადგარის დამონტაჟება.

სამშენებლო სამუშაოები მოიცავს შემდეგ ოპერაციებს:

- გზის საფუძვლის აგება.
- სუსტი გრუნტის გამაგრების და საფუძვლის ქვედა ფენის მოწყობის სამუშაოები შესრულდება გზის საფუძვლის მოწყობის დასრულებისთანავე.
- ხიდების და ვიადუკების მშენებლობა მოხდება სუსტი გრუნტის გამაგრებისა და საფუძვლის ქვედა ფენის მოწყობის პარალელურად.
- საგზაო სამოსის მოწყობა და ფერდობების დაცვა
- ტრანსპორტისთვის განათების სისტემის მოწყობა და უსაფრთხოების სასიგნალო ნიშნების დადგმა.

მშენებლობის დასრულების სამუშაოები მოიცავს შემდეგ ოპერაციებს:

- მცირე დეფექტების შეკეთება.
- მშენებლობის ეტაპზე დროებით ზემოქმედების ქვეშ მყოფი სადრენაჟო სისტემის პირვანდელ მდგომარეობაში აღდგენა.
- ადგილობრივი გზების შეკეთება, რომლებიც ზემოქმედების ქვეშ მოექცა მშენებლობის ეტაპზე.
- მთლიანი სტრუქტურის დასუფთავება.
- სამშენებლო უბნისა და საწყობების დასუფთავება.
- ნარჩენების/ ნაგვის და ზედმეტი საგნების შეგროვება.
- სამშენებლო ნაგვის გატანა სათანადოდ ლიცენზირებულ უბანზე.

სამშენებლო ბანაკისთვის ადგილის შერჩევა მოხდება შესაბამისი ტერიტორიის გათვალისწინებით, რომელზეც არსებობს ადგილი მძიმე ტექნიკის გასაჩერებლად საწყობებისა და სახელოსნოებისთვის და არსებობს კომუნიკაციებსა და ადგილობრივ ბაზარზე ხელმისაწვდომობა. სამშენებლო ბანაკები უნდა მოეწყოს ისეთი სენსიტიური ადგილებიდან მოშორებით, როგორცაა ახლომდებარე ბუნებრივი წყალსატევები. სამშენებლო ბანაკების საბოლოო განთავსების უბნები ჯერ შერჩეული არ არის და მათი საბოლოო ადგილმდებარეობა შეირჩევა კონტრაქტორის მიერ საგზაო დეპარტამენტის თანხმობით.

2011 წლის თებერვლიდან 22 მარტის პერიოდში საპროექტო-საკონსულტაციო კომპანია "ბითი"-ს გეოტექნიკური კვლევის ჯგუფმა შეასრულა საპროექტო გზის დერეფნის შეფასება და გეოლოგიური ზედაპირის კვლევა. რთული/ კომპლექსური მორფოლოგიური რელიეფის, არასტაბილური გეოლოგიური ფორმირებებისა და კლიმატური პროცესების გამო აჭარის მთიანი რეგიონი მოიცავს სენსიტიურ გეოლოგიურ გარემოს და განიცდის აქტიურ გეოლოგიურ პროცესებს. მეწყერი ამ გეოლოგიური პროცესების ყველაზე თვალსაჩინო შედეგია და საპროექტო ზონისათვის უდიდეს გეოლოგიურ საფრთხეს წარმოადგენს. ზერმოხსენებული პროცესების შემარბილებელ ღონისძიებებზე იგეგმება ფერდობის სტაბილიზაციის ზომების მიღება, როგორცაა ვერტიკალური და ჰორიზონტალური სადრენაჟო თხრილების მოწყობა, დრენაჟის მოწყობა გზის გასწვრივ, ჯვარედინი დრენაჟისა და საყრდენი კედლების მოწყობა და ფერდობების მოძრაობის მონიტორინგი ექსკავაციის უბნებზე.

ფონური ხმაურის დასადგენად ხმაური იზომებოდა შვიდ წერტილში. აღნიშნული დაკვირვება მიმდინარეობდა 2016 წლის 1-დან 14 ოქტომბრამდე. ყოველ წერტილში მაჩვენებლები იზომებოდა 24 საათის მანძილზე. ხმაურის დონე დღის მანძილზე უფრო

მაღალია (55-63 დბა), ვიდრე ღამით (50- 55 დბა), რაც გამოწვეულია იმ ფაქტით, რომ მოცემულ ტერიტორიაზე დომინირებს ხმაურის ხელოვნური (ადამიანის საქმიანობით გამოწვეული) წყაროები, რომელთა მოქმედებაც ღამის საათებში კლებულობს. დადასტურებულია, რომ ვიბრაციის მოსალოდნელი დონეები ბევრად დაბალია დასაშვებ ზღვარზე, რომელზეც არსებობს გზის სატკეპნით და საბეკნელათი მუშაობისას ასევე დაბალია სამშენებლო ტექნიკის გადაადგილებისას გამოწვეული ვიბრაციის ზემოქმედებით შენობების დაზიანების საფრთხე. ხიდის ბურჯების ჩასობის პროექტში მოსალოდნელია შედარებით ძლიერი ვიბრაციის წარმოქმნა, რაც დამოკიდებულია გრუნტის მდგომარეობაზე. თუმცა, ექსტრემალურ პირობებშიც კი ნაკლებ მოსალოდნელია, რომ ვიბრაციამ გადააჭარბოს 10 მმ/წმ მაჩვენებელს 25 მეტრის მანძილზე. საბოლოოდ საჭირო იქნება 14.5 კმ სიგრძისა და 2-4 მ სიმაღლის ხმაურსაწინააღმდეგო კედლის მოწყობა მთლიანად საპროექტო გზის მიმართულებით. კედლის საერთო ფართობი იქნება 58,000 მ²

გზშ-ს ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. ასევე განხილულია მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციები და მოცემულია მათზე რეაგირების გეგმა. გარდა ამისა ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა და ნარჩენების მართვის გეგმა.

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

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, მონიტორინგის გეგმის და შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად.
2. მშენებლობის დაწყებისა და ექსპლუატაციაში შესვლის შესახებ აცნობოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს.
3. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის დაწყებამდე განსაზღვროს სამშენებლო ბაზებისა და ბანაკების ფართობები, ნომენკლატურა, მოწყობის და ფუნქციონირების გარემოსდაცვითი (მ.შ. გარე წყალმომარაგების, ელექტრომომარაგებისა და კანალიზაციის ქსელების) პირობების დაზუსტება და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა.
4. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ავტომაგისტრალზე ატმოსფერული ნალექების შეგროვებისა და გაყვანის სქემების საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა.
5. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საპროექტო ტრასაზე არსებული მდინარეების (სულ 4 მდინარე) ჰიდროლოგიური მონაცემების (მაქსიმალური წყლის ხარჯები და დონეები) და კალაპოტის გარეცხვის სავარაუდო დონეების გადაკვეთებზე ინფორმაციის საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა.
6. საპროექტო გზის მიმდებარედ არქეოლოგიური უბნების არსებობა/აღმოჩენის შემთხვევაში სამშენებლო სამუშაოები არ განახორციელოს საქართველოს კულტურისა და ძეგლთა დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმების გარეშე.
7. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის დაწყებამდე საპროექტო ტერიტორიაზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური ობიექტების (ბეტონის და ასფალტის კვანძი) არსებობის შემთხვევაში, უზრუნველყოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ და „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონებით დადგენილი პროცედურების დაცვა.
8. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში დასკვნის გადაცემა განახორციელოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი წესით.

IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი საერთაშორისო მნიშვნელობის ბათუმის შემოვლითი გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია მხოლოდ წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობების დაცვით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის პირველადი სტრუქტურული
ერთეულის ხელმძღვანელი

თამარ შარაშიძე

(სახელი, გვარი)

თ. შარაშიძე

(ხელმოწერა)



