



საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

საქართველო, 0114, თბილისი, გულუას ქ. 6, ტელ: 72-72-00, 72-72-20 ფაქსი: 72-72-37,

№ 64

19 ივნისი 2009 წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის „ახალქალაქი-კარწახი“-ს უბნის პროექტის კორექტირებული ტრასა
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“. თბილისი, დავით აღმაშენებლის გამზ. № 150
3. განხორციელების ადგილი – ახალქალაქის მუნიციპალიტეტის ტერიტორია
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 01.06.09.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – საპროექტო კომპანია „აქსა“

II. ძირითადი საპროექტო ბალანსები

შპს „მარაბდა-კარწახი“-ს რკინიგზის მიერ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მიღების მიზნით ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია „ბაქო-თბილისი-ყარსი“-ს რკინიგზის საქართველოს მონაკვეთის „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის კორექტირებული ტრასის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

ტექნიკური პროექტის თანახმად „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბანი მდებარეობს კმ 76+000 – კმ 105+360 ნიშნულებს შორის. იწყება თურქეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრიდან და სარკინიგზო სადგურთან „ახალქალაქი-სატვირთო“ უერთდება მარაბდა-ახალქალაქის არსებულ რკინიგზას.

ტექნიკური პროექტის თანახმად, „ბაქო-თბილისი-ყარსი“-ს რკინიგზის საქართველოს მონაკვეთის „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო ხაზის გაყვანად თურქეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრიდან (76+000 კმ ნიშნული) 77+250 კმ ნიშნულამდე გათვალისწინებულია გვირაბის მშენებლობა. საპროექტო რკინიგზის საერთო სიგრძე განისაზღვრება 33 კმ-ით.

კმ 76+000 – კმ 82-600 ნიშნულის ფარგლებში, 5,5 კმ-ის მანძილზე საპროექტო რკინიგზის ხაზი გადის ჯავახეთის გეგმარებით დაცულ ტერიტორიაზე, გაივლის სოფ.სოფ. კარწახის, ფილიპოვკის, ბოზალის, სულდას, დაღემის, პატარა გონდრიოს, ყულაღისის და ჯიგრაშენას მიმდებარე ტერიტორიებს.

სარკინიგზო უბნის ტექნიკურ პარამეტრებად მსაჯულება: ხაზის კატეგორია – II, ლიანდაგების რაოდენობა – 1, მუშაობის რეჟიმი – სადღეღამისო წლის განმავლობაში; სეისმომდებლობა – 9 ბალი; მთავარი გზის რაოდენობა – 1; ლიანდაგი – 1435 მმ (საერთაშორისო UIC სტანდარტი); მინიმალური რადიუსი – 600 მ. ლოკომოტივის ტიპი სამგზავრო და სატვირთო მოძრაობისათვის – ელმავალი -10 (ორმაგი წვეით); მაქსიმალური ქანობი გვირაბში-15‰ , ღია მონაკვეთებისათვის-16‰ , მიწის ვაკისის სიგანე – 11,7 მეტრი. მინიმალური მანძილი ლიანდაგის ღერძიდან მთიანი ნაწილის ჩამოჭრილ უბანამდე-3,5 მ. რკინიგზის გამტარუნარიანობა ორივე მიმართულებით I ეტაპზე გათვლილია წელიწადში 5 მლნ ტონა ტვირთზე, II ეტაპზე – წელიწადში 15 მლნ. ტონა ტვირთზე, ამასთან ეტაპების ხანგრძლივობა განსაზღვრული არ არის. მოძრაობის სიდიდეები – სამგზავრო მატარებლის 6-7 წვეილი დღეღამეში, სატვირთო – 23-25 წვეილი დღეღამეში. ძირითადი გზების ზედნაშენის ტიპი – ვადასარბენებზე და სადგურებზე უპირაპირებო R-65 ტიპის ფოლადის რელსებით. მშენებლობის ხანგრძლივობა – 2 წელი.

წარმოდგენილი გზმ ანგარიშის თანახმად, რეგიონის რთული ტოპოგრაფიული პირობებიდან გამომდინარე, „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის 88+000 კმ ნიშნულიდან 101+600 კმ ნიშნულამდე რამოდენიმე მონაკვეთზე განხორციელდა რკინიგზის ხაზის საპროექტო ცვლილება:

კმ 88+000-დან კმ 90+400-მდე ხაზის ცვლილება იქნება უმნიშვნელო – რკინიგზის ხაზი არსებული ტრასიდან გადაიწევს 10-15 მეტრით მარცხნივ, რის შედეგადაც მანძილი სოფ. სულდასა და რკინიგზის ხაზს შორის 150 მეტრიდან 400 მეტრამდე გაიზარდება.

90+400-92+800 კმ ნიშნულებს შორის რკინიგზის ხაზის კორექტირება ითვალისწინებს, რკინიგზის ხაზის გადაწევას არსებულიდან მარცხნივ 250 მეტრით;

93+800 - 94+150 კმ ნიშნულებს შორის ტრასა მიწის საშუალოების შემცირებისა და ხელოვნური ნაგებობების უკეთ განლაგების მიზნით გადაინაცვლებს 50 მეტრით მარჯვნივ.

კმ 94+650 ნიშნულიდან 96+700 კმ ნიშნულამდე პროექტის მიხედვით ტრასა გადაადგილდება 400 მეტრით მარცხნივ.

100+00 - 101+600 კმ ნიშნულებს შორის ტრასა გადაიწევს 200 მეტრით მარჯვნივ, რის შედეგადაც მანძილი რკინიგზასა და სოფ. ყულალის შორის 450 მეტრიდან 250 მეტრამდე შემცირდა.

სარკინიგზო ხაზის კორექტირების შედეგად მანძილი დასახლებულ პუნქტებსა და რკინიგზას შორის განისაზღვრება 250 (სოფ.სოფ.სულდა და ყულალისი)-3000 (სოფ. კარწახი) მეტრით. (კორექტირებამდე მანძილი დასახლებულ პუნქტსა და რკინიგზას შორის განისაზღვრებოდა 150-3000 მეტრით).

წარმოდგენილ გზშ ანგარიშში არ არის განხილული სარკინიგზო ხაზის ცვლილება 101+600 - კმ ნიშნულ 103+000 ფარგლებში და მდ. კირხ-ბულახზე ასაშენებელი ხიდი (ტოპოგრაფიული გეგმის თანახმად). ამასთან მარშრუტის ბოლო წერტილად გზშ ანგარიშში მითითებულია 101+600 კმ ნიშნული, ტექნიკური პროექტის თანახმად კი „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბანი მდებარეობს კმ 76+000 - კმ 105+000 ნიშნულებს შორის.

გზშ ანგარიშში მოყვანილი ცხრ.10.1. მიხედვით კორექტირებულ ტრასაზე 88+00 კმ ნიშნულიდან 101+600 კმ ნიშნულამდე გათვალისწინებულია 22 წყალგამტარი მილის, 5 გზაგამტარის, 2 გადასასვლელის მოწყობა საქონლისათვის.

პროექტის მიხედვით კმ ნიშნულ 86+300-დან - კმ ნიშნულ 86+650-მდე, 350 მ-ის მანძილზე რკინიგზა კვეთს არსებული მრავალწლიანი უნიკალური ფიჭვის კორომს, რომელზეც არსებობს საქართველოს მთავრობის განკარგულება (№654, 08.12.08.) ასპინძა-ახალქალაქის სატყეო უბნის 2,92 ჰა მიწის ფართობის სახელმწიფო ტყის ფონდიდან ამორიცხვისა და „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობისათვის გამოყენების თაობაზე. ამასთან, იმავე ანგარიშის თანახმად მიზანშეწონილია ამ მონაკვეთში რკინიგზის ხაზმა გაიაროს კორომის სამხრეთ საზღვართან.

საპროექტო სარკინიგზო მონაკვეთი, ტერიტორიაზე არსებული საინჟინრო-გეოლოგიური, ტექნიკური, ეკოლოგიური და სოციალური პირობებიდან გამომდინარე დაყოფილია ოთხ სექციად (პირველი სექცია - თურქეთ-საქართველოს საზღვრიდან (კმ 76+000 ნიშნული), სოფ. ბოზალის მიმდებარედ არსებული ხელოვნურად გაშენებულ ფიჭვნარი ტყის კორომამდე (კმ 86+300 ნიშნული); მეორე სექცია - ფიჭვნარი ტყის კორომიდან (კმ 86+300 ნიშნული)-სოფ. სულდამდე (კმ 90+200 ნიშნული); მესამე სექცია - სოფ. სულდადან (კმ 90+200 ნიშნული), სოფ. დადემამდე (კმ 93+500 ნიშნული); მეოთხე სექცია - სოფ. დადემიდან (კმ 93+500 ნიშნული)-სოფ. ყულალისამდე (მარშრუტის ბოლო -კმ ნიშნული 101+600).

წარმოდგენილი გზშ ანგარიშში განხილულია მხოლოდ „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობასთან დაკავშირებული საინჟინრო-გეოლოგიური, ტექნიკური, ეკოლოგიური და სოციალური პირობებიდან გამომდინარე დაყოფილი ოთხ სექციად (პირველი სექცია - თურქეთ-საქართველოს საზღვრიდან (კმ 76+000 ნიშნული), სოფ. ბოზალის მიმდებარედ არსებული ხელოვნურად გაშენებულ ფიჭვნარი ტყის კორომამდე (კმ 86+300 ნიშნული); მეორე სექცია - ფიჭვნარი ტყის კორომიდან (კმ 86+300 ნიშნული)-სოფ. სულდამდე (კმ 90+200 ნიშნული); მესამე სექცია - სოფ. სულდადან (კმ 90+200 ნიშნული), სოფ. დადემამდე (კმ 93+500 ნიშნული); მეოთხე სექცია - სოფ. დადემიდან (კმ 93+500 ნიშნული)-სოფ. ყულალისამდე (მარშრუტის ბოლო -კმ ნიშნული 101+600).

წარმოდგენილი გზშ ანგარიშში განხილულია მხოლოდ „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის მშენებლობასთან დაკავშირებული საინჟინრო-გეოლოგიური, ტექნიკური, ეკოლოგიური და სოციალური პირობებიდან გამომდინარე დაყოფილი ოთხ სექციად (პირველი სექცია - თურქეთ-საქართველოს საზღვრიდან (კმ 76+000 ნიშნული), სოფ. ბოზალის მიმდებარედ არსებული ხელოვნურად გაშენებულ ფიჭვნარი ტყის კორომამდე (კმ 86+300 ნიშნული); მეორე სექცია - ფიჭვნარი ტყის კორომიდან (კმ 86+300 ნიშნული)-სოფ. სულდამდე (კმ 90+200 ნიშნული); მესამე სექცია - სოფ. სულდადან (კმ 90+200 ნიშნული), სოფ. დადემამდე (კმ 93+500 ნიშნული); მეოთხე სექცია - სოფ. დადემიდან (კმ 93+500 ნიშნული)-სოფ. ყულალისამდე (მარშრუტის ბოლო -კმ ნიშნული 101+600).



გზმ ანგარიშის თანახმად, ტექნიკური პროექტით რკინიგზის ხაზის სამშენებლო სამუშაოების მოსამზადებელ ეტაპზე გათვალისწინებულია სამი სამშენებლო ბაზის მოწყობა გარემოსდაცვითი და სახანძრო უსაფრთხოების ნორმების დაცვით: I—თურქეთის საზღვართან 77+150 კმ ნიშნულის მიმდებარედ; II—სოფ. ფილიპოვკასთან (კმ ნიშნული 84+500), რომელიც ძირითადად გამოიყენება სარკინიგზო ვაკისის მოსამზადებელი ინერტული მასალების დასაწყობებისთვის; III—ძირითადი ბაზა განთავსდება სოფ. კულალისის მიმდებარედ, სადაც გათვალისწინებულია ვაგონის ტიპის საცხოვრებელის, სასადილოს და საშხაპის მოწყობა 55 კაცზე, საოფისე დროებითი ნაგებობისა და ტუალეტების, დიზელის საწვავის სამარაგო 60 ტონიანი რეზერვუარის, სარემონტო სახელოსნოსა და სასაწყობო მეურნეობის მოწყობა. ახალი უბნის მშენებლობაზე სულ გამოიყენება 134 ერთეული სამშენებლო მანქანა და სატრანსპორტო საშუალება. ამ მონაცემებში არ შედის საქართველო-თურქეთის საზღვართან გათვალისწინებულ სამშენებლო ბაზაზე არსებული ტექნიკური საშუალებები, რომლებიც ჯერ-ჯერობით განსაზღვრული არ არის.

ახალქალაქი-კარწახის რკინიგზის ვაკისის მომზადება პროექტით გათვალისწინებულია საერთაშორისო სტანდარტის (UIC) მქონე რკინიგზის ხაზისთვის (1435 მმ). რკინიგზის სადგურთან „ახალქალაქი-სატვირთო“ გათვალისწინებულია სარკინიგზო შემადგენლობის გადაწყვენი პუნქტის მოწყობა 1520 მმ-იან ხაზზე.

სარკინიგზო ვაკისის მოსაწყობად საჭირო იქნება 1250000 მ³ მოცულობის ვულკანური წიდა და პემზა, 1275000 მ³ ქვიშა და ლორღი და 3250000 მ³ ბაზალტი, რომელთა მოპოვება შესაძლებელი იქნება მხოლოდ სასარგებლო წიაღისეულით სარგებლობაზე ლიცენზიის მიღების შემდეგ. შესაბამისი საბადოების გახსნა გათვალისწინებულია სოფ.დადეშის (კმ 94+960), რკინიგზის სადგურ „ახალქალაქი-სატვირთო“-ს (კმ 105+360) და სოფ. ყულალისის (კმ 101+600) მიმდებარედ;

გზმ ანგარიშში განხილულია გარემოს ფონური მდგომარეობა და მოცემულია ბიოგარემოზე, ზედაპირულ და გრუნტის წყლებზე, საშიში გეოლოგიური პროცესების განვითარებაზე, ატმოსფერულ ჰაერზე, ხმაურზე, სოციალურ გარემოზე, კულტურულ ძეგლებზე და არქეოლოგიური უბნებზე ზემოქმედების შეფასება.

აღნიშნული შეფასების თანახმად, ზემოქმედების ხარისხი მაღალი იქნება ბიოგარემოზე (სარკინიგზო უბნის I და II სექციები) და გეოლოგიურ პროცესებზე (მეწყერები, ეროზია, ქვათაცვენა, დახრამვა და სხვ), რომელთა განვითარება მოსალოდნელია მთელი სარკინიგზო მარშრუტის გასწვრივ, განსაკუთრებით კი „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბნის I სექციის (კმ ნიშნული 77+150 – კმ ნიშნული 80+500) მშენებლობისას. ამასთან საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების შედეგად განსაზღვრულია, რომ კმ 77+512 – კმ 82+435 ნიშნულებს შორის მდებარე ტერიტორია ტოპოგრაფიულად და გეოტექნიკურად წარმოადგენს ტრასის ყველაზე რთულ მონაკვეთს და საზიფათოა არა მარტო მეწყერული, არამედ მიწისქვეშა წყლების მაღალი შემცველობის თვალსაზრისით. ამ მონაკვეთზე რკინიგზის მშენებლობის დროს, მეწყერული სეგმენტების ქვედა ნაწილებში გათვალისწინებულია ხიმინჯების აგება. აღნიშნულიდან გამომდინარე, რკინიგზის უსაფრთხოების მიზნით სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე საჭიროა დეტალური კვლევების ჩატარება.

საპროექტო ტრასის მთელი სიგრძე გადაკვეთილია 27 უსახელო მშრალი ხევით და 5 მცირე მდინარის ხეობით. პროექტის მიხედვით კმ 77+150 – კმ 88+00

ნიშნულის ფარგლებში გათვალისწინებულია მშრალ ხევებზე 20 საინჟინრო ნაგებობის აგება, აქედან ჯავახეთის გეგმარებითი დაცული ტერიტორიის კმ 77+150 - კმ 82+600 ნიშნულის ფარგლებში -14 ნაგებობის მშენებლობა.

საინჟინრო ნაგებობის პარამეტრები ყველა გადაკვეთაზე, გარდა კმ. ნიშნულ 81+660 და კმ ნიშნულ 82+302 იდენტურია - 2X2, მაშინ, როდესაც ამ მონაკვეთის გადაკვეთით მშრალი ხევების წყლის მაქსიმალური ხარჯების ჩამოყალიბებული მორფომეტრიული ელემენტები (კალაპოტის სიგრძეები, ქანობები, წყალშემკრები აუზის ფართობები და სხვ) განსხვავებულია. მდ. კირხ-ბულახზე გათვალისწინებულია ორ ბურჯიანი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა. სოფ. ბოზალიდან მარშრუტის ბოლომდე რკინიგზის საპროექტო ტრასის ორივე მხარეს განლაგებულია კერძო საკუთრებაში არსებულ სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწები. მოსახლეობის გადასაადგილებლად რკინიგზის ქვეშ მოეწყობა 5,00 ხ 5,00 მ-ის კვადრატული ფორმის ნაგებობები.

წარმოდგენილ გზმ ანგარიშში დადგენილია ხმაურის ფონური მნიშვნელობები, შესრულებულია აკუსტიკური გაანგარიშება მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობებისათვის. გაანგარიშების საფუძველზე დადგენილია, რომ სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის დროს სოფ. სოფ. სულდა, დაღეში, ბოზალი და ჯიგრაშენი მოსალოდნელია ხმაურის დასაშვები დონეების გადაჭარბება.

სარკინიგზო ხაზის ექსპლუატაციის პერიოდში წარმოქმნილი ხმაურის გაანგარიშების საფუძველზე დადგენილია, რომ სოფ. სოფ. ბოზალი, დაღეში, სულდა და კულალისი ხმაურის დასაშვები დონეების გადაჭარბებამ შეიძლება მიაღწიოს 5-7 დბ , ხოლო სოფ. ჯიგრაშენში გადაჭარბება იქნება 2-4 დბ .

გზმ ანგარიშში განხილულია სამშენებლო ბანაკებში წარმოქმნილი სამეურნეო და სანიაღვრე ჩამდინარე წყლების საკითხი. სამეურნეო ჩამდინარე წყლების შესაგროვებლად (ღღეში 4,68მ³ ოდენობით), ბაზის ტერიტორიაზე გათვალისწინებულია არაბეტონირებული ორმოს მოწყობა. მისი დაცლა და გატანა მოქმედ საკანალიზაციო ქსელში ჩაშვებით მოხდება საასენიზაციო მანქანით. ბანაკის ტერიტორიაზე წარმოქმნილი სანიაღვრე წყლების ჩაშვება წელიწადში 5330 მ³ ოდენობით, წინასწარი გაწმენდის შემდეგ, სანიაღვრე გამყვანი არხის საშუალებით გათვალისწინებულია მდ. კირხ-ბულახში.

გზმ ანგარიშში განხილულია რკინიგზის მშენებლობის ეტაპზე გარემოზე პოტენციური ზემოქმედების სახეები და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, რომლებიც დაკავშირებულია სამშენებლო ბანაკის მოწყობის, მცენარეული საფარის და ფაუნის სახეობების (მათ შორის IUC -ის წითელ სიაში შეტანილი), მშენებლობის დერეფანში ახლომდებარე სოფლებზე მიმდინარე სამუშაოებით გამოწვეული ზემოქმედების, სარკინიგზო ვაკისის მოსამზადებელი სამუშაოების დაწყებამდე მოხსნილი ნიადაგის ფენის დასაწყობების, დასაქმებული პერსონალის უსაფრთხოებაზე ნეგატიურ ზემოქმედების, კულტურულ ძეგლებსა და არქეოლოგიურ უბნებზე ზემოქმედების შემცირების, საქმიანობისთვის დროებით დადგენილი ტერიტორიების პირველად მდგომარეობამდე აღდგენის და სამშენებლო ნაგებობებით გამოწვეული ზემოქმედების შემცირებასთან.

გზმ ანგარიშში განხილული გარემოსდაცვითი ღონისძიებების განხორციელებაში მოცემულია ტერიტორიის კომპლექსური აღდგენის, ლანდშაფტის რეკონსტრუქციის, მოსახლეობის



უსაფრთხოებისა და მათთან ურთიერთობის, დაბინძურების თავიდან აცილების გეგმები და მშენებლობის ფაზაზე განსახორციელებელი გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის მიმდინარეობის პერიოდში სამინისტროში შემოვიდა საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტროს სსიპ აგრარული რადიოლოგიისა და ეკოლოგიის ინსტიტუტის წერილი № 01/672 25.05.09, რომელიც შეეხება სამცხე-ჯავახეთის და ქვემო ქართლის რეგიონებში შექმნილი რთული ეპიზოოტური მდგომარეობა, სადაც - ჯილეხის (ციმბირის წყლული), ბრუცელიოზის, ტუბერკულოზის, ცოფის, თურქულის, ყვავილის, ემკარის და სხვ. დაავადებათა მრავლობითი კერებია საუკუნეობით დაფიქსირებული, რომლებიც მიწის სამუშაოების (ცხოველთა სამარხების და ბუნებრივ-კეროვანი ტერიტორიების გათხრები) წარმოებისას ზოლანთროპონოზური საშიში ინფექციური დაავადებების აღძვრისა და გავრცელების რეალურ საშიშროებას წარმოადგენს. რეგიონში რომელიმე ეპიზოოტის აფეთქება დაკავშირებულია ეკოლოგიური წონასწორობის დარღვევასა და დიდ ეკონომიკურ ზარალთან.

წარმოდგენილ ანგარიშში მოცემული არ არის ნიადაგში ადამიანის ჯანმრთელობისა და ბუნებრივი გარემოსათვის მავნე ნივთიერებების კონცენტრაცია. ლანდშაფტური ეპიზოოტოლოგიურ-ეკოლოგიური ვეტერინარულ-სანიტარული საკითხები და ის საფრთხე და საშიშროება, რომელიც შეიძლება გამოიწვიოს ბუნებრივ-ტერიტორიულ კომპლექსებზე ტექნოგენურმა ზემოქმედებამ.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შემდეგ საქსპერტო კომისიის მიერ აღინიშნა სარკინიგზო ხაზის ცვლილების სწორი გადაწყვეტა 88+000-101+600 კმ ნიშნულებს შორის. აღინიშნა აგრეთვე, რომ ტრასის კორექტირება სარკინიგზო დერეფნის შიგნით არ გამოიწვევს დამატებით ეკოლოგიურ ცვლილებებს. გაუარესდება მხოლოდ სოფ. ყულაღისის მდგომარეობა ხმაურთან მიმართებაში. კორექტირების შედეგად გაუმჯობესდება ხაზის გრძივი პროფილი, შემცირდება მიწის სამუშაოების მოცულობა, გაიზრდება მიწის ვაკისის მდგრადობა და შეიქმნება უკეთესი პირობები რკინიგზის დაცვის საინჟინრო ნაგებობების განთავსებისთვის.

საქსპერტო კომისიის აზრით სარკინიგზო ხაზის ცვლილება უნდა განხორციელდეს 77+250 კმ ნიშნულიდან 82+435 კმ ნიშნულამდე (რომელიც ტრასის ყველაზე რთული უბანია და გეოსამშროების მხრივ სახიფათოა არა მარტო მეწყერული, არამედ მიწისქვეშა წყლების მაღალი შემცველობის თვალსაზრისით) და 85+200-88+100 კმ ნიშნულებს შორის. აღნიშნულ უბანზე ტრასის სამხრეთით გადმოწევა მისაღებია ეკოლოგიური და ეკონომიკური თვალსაზრისით (გაჩვენას გადაურჩება ფიჭვის უნიკალური კორომი, საგრძნობლად დამოკლდება ტრასის სიგრძე). ორივე მონაკვეთი ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი ტოპოგრაფიული გეგმის თანახმად, კორექტირებულ ტრასასთან შედარებით გაცილებით რთული ტოპოგრაფიული პირობებით ხასიათდება. ამასთან წარმოდგენილ ანგარიშში განხილული არ არის რკინიგზის მშენებლობის ტექნიკური განხორციელების შესაძლებლობა რთული რელიეფის პირობებში (77+250 კმ ნიშნულიდან 82+435 კმ ნიშნულამდე და 85+200-88+100 კმ ნიშნულებს შორის).

ეკოლოგიური ექსპერტიზის მიმდინარეობის პროცესში დამოუკიდებელი ექსპერტები მიერ გამოთქმული შენიშვნები საფუძვლად უდევს წინამდებარე დასკვნის III თავი გათვალისწინებულ პირობებს.

III. პირობები

1. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობა ვალდებულია საპროექტო რკინიგზის მშენებლობის დროს უზრუნველყოს გზშ ანგარიშში მოცემული შემარბილებელი ზომებისა და მენეჯმენტის გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებების შესრულება;
2. იქედან გამომდინარე, რომ წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში გაურკვეველია კმ 85+200-კმ 88+100 მონაკვეთზე ტრასის გაყვანის ტექნოლოგიური გადაწყვეტილება, ამასთან არ არის წარმოდგენილი ფიჭვნარი კორომის (კმ 86+300-კმ 87+200) სამხრეთით ალტერნატიული ტრასის გაყვანის ტექნიკურ-ეკონომიკური ანალიზის შედეგები, შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ კონკრეტულად განიხილოს ფიჭვნარი კორომის სამხრეთით ტრასის ღია წესით გაყვანის შესაძლებლობა, რომლის განხორციელების შემთხვევაში გვირაბის გაყვანა აუცილებელი იქნება მხოლოდ დიდ ქანობიან უბანზე რამოდენიმე ათეული მეტრის ფარგლებში.
3. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ, რელიეფის სირთულის გამო ტრასის ცვლილების შესაძლებლობა განიხილოს 77+250 კმ ნიშნულიდან 82+435 კმ ნიშნულამდე.

ორივე მონაკვეთზე (კმ77+250-კმ82+435 და კმ85+200-კმ88+100 ნიშნულები) განხორციელებული ცვლილება ექვემდებარება გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მისაღებად საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში წარმოდგენას.

4. ვინაიდან წარმოდგენილ გზშ ანგარიშში არ არის განხილული სარკინიგზო ხაზის ცვლილება 101+600 - კმ ნიშნულ 103+000 ფარგლებში და მდ. კირხ-ბულახზე ასაშენებელი ხიდი (ტოპოგრაფიული გეგმის თანახმად), ამასთან მარშრუტის ბოლო წერტილად გზშ ანგარიშში მითითებულია 101+600 კმ ნიშნული, ტექნიკური პროექტის თანახმად კი „ახალქალაქი-კარწახი“-ს სარკინიგზო უბანი მდებარეობს კმ 76+000 - კმ 105+360 ნიშნულებს შორის, კმ 101+600 - კმ 103+000 ნიშნულებს შორის განხორციელებული ცვლილება გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მისაღებად დამატებით იქნას წარმოდგენილი საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში;
5. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ, კმ 77+250 - კმ 82+435 ნიშნულებს შორის ცვლილების განუხორციელებლობის შემთხვევაში, რკინიგზის უსაფრთხოების მიზნით, გზშ ანგარიშში მოცემული სტრატეგიის შესაბამისად სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს დამატებითი კვლევების ჩატარება და კვლევის შედეგების სამინისტროში წარმოდგენა.

ფიჭვნარი კორომის სამხრეთით ტრასის გაყვანის ალტერნატიული ვარიანტის განუხორციელებლობის შემთხვევაში, მშენებლობის პერიოდში ფიჭვნარ კორომში 2,92 ჰა გაჩეხვის საკომპენსაციოდ და მშენებლობისთვის განკუთვნილი რეგიონის ტყით დაფარულ ფართობებს და ხსენებული ფიჭვის კორომი, (204861943 წელი) და სხვა სატაქსაციო თუ გეობოტანიკური მახასიათებლებს მისჯულით წარმოადგენს



სტაბილურ ფიტოცენოზს რეგიონისთვის, აგრეთვე არსებული ფიჭვნარის კორომის ნიადაგდაცვითი, წყალმარეგულირებელი, ეროზიის საწინააღმდეგო და სხვა გარემოსდაცვითი უმნიშვნელოვანესი ფუნქციების მხედველობაში მიღებით, უზრუნველყოს თვითმმართველობის ადგილობრივ ხელმძღვანელობასა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონულ სატყეო სამმართველოსთან შეთანხმებით გამოყოფილი ფართობის გატყვანება კავკასიური ფიჭვის გადარგვისა და ახალი ნერგების დარგვის გზით. აღნიშნული სარეაბილიტაციო სამუშაოები—ხეების გადარგვა, განარება და ახალი ნერგების დარგვა-განარება განხორციელდეს მუდმივი მონიტორინგის პირობებში;

6. მოჭრილი ხე-ტყის დასაწყობებისა და შემდგომი განკარგვის საკითხები შეთანხმდეს თვითმმართველობის ადგილობრივ ორგანოებთან;
7. სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის დაწყებამდე დამატებით იქნეს შესწავლილი რკინიგზის ხაზით მშრალი ხევების გადაკვეთის მორფომეტრიული ელემენტები (კალაპოტის სივრძეები, ქანობები, წყალშემკრები აუზის ფართობები და სხვ). განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს გეგმარებით ტრანსსასაზღვრო დაცული ტერიტორიის (კმ ნიშნული 77+150—კმ ნიშნული 82+600) ფარგლებში გათვალისწინებული საინჟინრო ნაგებობების მშენებლობაზე. დადგინდეს საქართველოს ტერიტორიაზე საპროექტო გვირაბისა და მდ. კირხ-ბულახზე ასაშენებელი ხიდის საინჟინრო პარამეტრები და შესაბამისი პროექტები წარმოდგენილი იქნეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში შესათანხმებლად;
8. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის გაცემიდან 6 თვის ვადაში წარმოდგენილი იქნეს გეოლოგიურად საშიში პროცესების საწინააღმდეგო კონკრეტული ღონისძიებები და მათ სამართავად გათვალისწინებული ნაგებობების ძირითადი პარამეტრები;
9. რეგიონის გეოტექტონიკური პირობებიდან გამომდინარე, სარკინიგზო უბანზე მშენებლობა განხორციელდეს არსებული სეისმური საშიშროების პირობების გათვალისწინებით და სამშენებლო ნორმების სრული დაცვით. სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდეს გარემოსდაცვითი სპეციალისტის ზედამხედველობით;
10. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის გაცემიდან 6 თვის ვადაში დამუშავდეს და თვითმმართველობის ადგილობრივ ორგანოებთან შეთანხმდეს რკინიგზის ვაკისის მოწყობისას დარჩენილი ზედმეტი გრუნტის ოპტიმალური განთავსებისა და რეკულტივაციის დეტალური პროექტი და ამ მიზნით საჭირო გამოსაყოფი მიწის ფართობის და ტრანსპორტირების გზები;
11. მშენებლობის დაწყებამდე დამატებით იქნეს შესწავლილი და შეფასებული საპროექტო ტერიტორიაზე (მათ შორის ფიჭვნარ კორომებში) არსებული გარეულ ცხოველთა მდგომარეობა სახეობების მიხედვით, მათი მიგრაციის გზები, მოსალოდნელი ზემოქმედება და საჭიროების შემთხვევაში რკინიგზის ვაკისზე მოეწყოს ცხოველთა ხელოვნური გადასასვლელები; გადასასვლელების საპროექტო დოკუმენტაცია შეთანხმდეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს შესაბამის სამსახურთან;
12. ვინაიდან რკინიგზის ექსპლუატაციის პერიოდში სოფ.სოფ. ბოზალი, დადში, სულდა და კულალისი ხმაურის დასაშვები ღონეების გადაჭარბებამ შეიძლება მიაღწიოს 5-7 დბ , ხოლო სოფ. ჯიგრაშენში გადაჭარბებს 2-4დბA.,

მიზანშეწონილია რკინიგზის ხაზის გასწვრივ აკუსტიკური ეკრანების დამონტაჟება დასახლებული პუნქტების მხარეს;

13. გზშ ანგარიშში მოცემული სტრატეგიის შესაბამისად რკინიგზის სადგურ „ახალქალაქი-სატვირთო“-სთან გათვალისწინებული სარკინიგზო შემადგენლობის გადამყვანი პუნქტის და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში შემავალი ობიექტების (სადგურები, ვაგონების სამრეცხაოები, სარემონტო დეპოების და სხვა) პროექტები წარმოდგენილი იქნეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში შესათანხმებლად;
 14. ახალქალაქი-კარწახის რკინიგზის ექსპლუატაციაში გაშვებამდე დამუშავდეს და საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან შეთანხმდეს:
 - გარემოსდაცვითი მონიტორინგის პროგრამა და მისი ეტაპობრივი განხორციელების გეგმა. სარკინიგზო მონაკვეთის ექსპლუატაციაში შესვლის შემდეგ მონიტორინგის პროგრამაში გათვალისწინებული იქნეს ხმაურის პარამეტრების მონიტორინგი და მიღებული შედეგების შესაბამისად მოსახლეობის სარკინიგზო ხმაურისაგან დამცავი დამატებითი ღონისძიებების შექმნა;
 - ნარჩენების მართვის ოპტიმალური სტრატეგია, პროგრამა და გეგმა, რომელიც გაითვალისწინებს რკინიგზის სამშენებლო სამუშაოებისა და შემდგომი ექსპლუატაციის პერიოდში წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის, ან/და განთავსების შესახებ წესებს;
 - ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების კონკრეტული გეგმა;
- საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს მიზანშეწონილად მიაჩნია შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობამ, გარემოს ეკოლოგიური წონასწორობისა და ქვეყნის ეროვნული უსაფრთხოების შენარჩუნების, აგრეთვე ბუნებრივ-ტერიტორიულ კომპლექსებზე ანთროპოგენული ზემოქმედების შედეგად ადამიანისა და ცხოველისათვის საშიში ზოლანთროპონოზული საერთო ინფექციური დაავადებების თავიდან აცილების მიზნით, საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტროს სსიპ აგრარული რადიოლოგიისა და ეკოლოგიის ინსტიტუტის მონაწილეობით რკინიგზის ტრასაზე მშენებლობის დაწყებამდე ჩაატაროს ლანდშაფტურ-ეპიზოოტოლოგიურ-ეკოლოგიური მონიტორინგი და საჭიროების შემთხვევაში მიიღოს შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებები.

IV. დასკვნა

შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს მიერ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მიღების მიზნით ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „ბაქო-თბილისი-ყარსი“-ს „ახალქალაქი-კარწახი“-ს უბნის კორექტირებულ ტრასის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობების გათვალისწინების შემთხვევაში.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცეს განუსაზღვრელი ვადით.

ლიცენზიებისა და ნებართვების
სამსახურის უფროსი
ნიკოლოზ ჭახნაკია
(სახელი, გვარი)
ბ.ა.

