



დანართი № 1

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

სამართხველო, 0114, თბილისი, ვულუხს ქ. № 6, ტელ: 27-57-00, 27-57-20 ფაქსი: 27-57-37,

ლიცენზიებისა და ნებართვების დეპარტამენტის
უფროსის მოვალეობის შემსრულებელი

დინარა ჩუბინიძე

(სახელი, გვარი)

(Handwritten signature)
(ხელმოწერა)

ბ. ა.

სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№ 13

„ 15 „ 05 2007 წ.

I. საპროექტო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – მეორადი შემაკავებელი ობიექტების პროექტის გარემოს-
დაცვითი და სოციალური შეფასების ანგარიში
2. საქმიანობის განმახორციელებელის დასახელება და მისამართი – ბაქო-თბილისი-
ჯეიჰანის ნავთობსადენის კომპანია. თბილისი, საბურ-
თალოს ქ. № 38
3. განხორციელების ადგილი – კოდინას სექტორი, მდ. ბორჯომულას წყალშემკრები
აუზი
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 11. 04. 07.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „აილისი“

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენის კომპანიის მიერ სახელმწიფო ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „მეორადი შემაკავებელი ნაგებობების პროექტის გარემოსდაცვითი და სოციალური შეფასების ანგარიში“ შესწორებულია პროექტირების განახლებული საფუძვლის მიხედვით.

საქმიანობის განხორციელება გათვალისწინებულია კოდიანას სექტორში, რომელიც მოიცავს ცხრაწყაროს გადასასვლელიდან (KP 176) – კოდიანას გადასასვლელამდე (KP 193) მონაკვეთს.

მეორადი შემაკავებელი ნაგებობები დაპროექტებულია ადგილზე არსებული შესაძლებლობების მაქსიმალური გათვალისწინებით, რომელიც მიზნად ისახავს მდ. ბორჯომულას აუზში 6 საკეტით აღჭურვილი 5 მეორადი შემაკავებელი აუზის (საგუბარის) მშენებლობა-ექსპლუატაციას საქართველოს მთავრობის მოთხოვნათა შესაბამისად და ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის დამხმარე ზონაზე გამავალი გზის კეთილმოწყობას.

საქმიანობის მიზანია ნავთობპროდუქტებით დაბინძურებისაგან ზედაპირული და გრუნტის წყლების დაცვა მდ. ბორჯომულას წყალშემკრებში ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის მთლიანობის სრული დარღვევის შემთხვევაში.

მეორადი ლოკალიზაციის სისტემა ითვალისწინებს ხუთი მუდმივმოქმედი ობიექტის მოწყობას მდ. ბორჯომულას შენაკადებზე: მდ.მდ. ცხრაწყარო, კუმისკა, ოშორა და თორი. აქედან მდ. კუმისკაზე მოწყობილი ნაგებობა აღჭურვილი იქნება ორი ჩამკეტი ფართით. ნაგებობების კონსტრუქციამ უნდა უზრუნველყოს წყლის ობიექტებში მოხვედრილი ნავთობის ნაკადის შეკავება იმ დრომდე, ვიდრე არ მოხდება ამ ნავთობის სათანადო ამოღება და გაუვნებელყოფა.

ქართულ მხარესთან შეთანხმებული „პროექტირების საფუძვლები“-ს ძირითადი დებულებების თანახმად თითოეულმა ნაგებობამ უნდა უზრუნველყოს 100 წლიანი განმეორებადობის მაქსიმალური საანგარიშო ხარჯის გატარება კლიმატური ცვლილებების გათვალისწინებით 10%-ის ტოლი დანამატით; ნავთობის შემაკავებელი ნაგებობები ეფექტურია დროის 80%-ის განმავლობაში;

გადაკეთებული პროექტის თანახმად გაზრდილია ნავთობის შემაკავებელი აუზების (საგუბარების) მოცულობა და ფერდების ეროზიისაგან დაცვის საიმედოობა, შესაბამისად გაზრდილია ნაგებობათა საიმედოობაც, რაც აუქმობებს დაღვრილი ნავთობის შეკავების უნარს.

ნავთობსადენზე ავარიის შემთხვევაში, აუზში ნავთობიანი წყლის შეკავებისას ნავთობის პორიზონტალურად გაუნვის თავიდან აცილების მიზნით ქართულ მხარესთან ერთად გადაწყდა, რომ მდ.მდ. ოშორა 1, კუმისკა 1,2 და ცხრაწყაროს შემაკავებელი ნაგებობების ფერდებზე მოეწყობა წყალგაუმტარი სარჩული. მდ. თორის ნაგებობაზე ჩატარდება დამატებითი ტესტირება შეღწევადობაზე, რის შემდეგაც განისაზღვრება სარჩულის მოწყობის საჭიროება შემაკავებელი აუზის ფერდებზე.

გადაკეთებული პროექტის თანახმად ნაკადის სიჩქარეების დასარეგულირებლად, ნაგებობის შესასვლელში, კალაპოტის ძირზე გათვალისწინებულია ქვაყრილის ან მსგავსი კონსტრუქციის მოწყობა, რომელიც გრძელდება ჩამქრობი ჭით მაკაფერის ბლოკებისაგან ან/და ლეიბებისაგან გეოტექსტილზე დალაგებით, აგრეთვე დამატებითი ჩამქრობი ჭებისა და წყალვარდნილების მოწყობა უშუალოდ ნაგებობების წყალგამტარი ხვრეტების წინ.

პროექტით წარმოდგენილი ქვაყრილის ანგარიშის თანახმად გათვალისწინებული კონსტრუქცია ვერ უზრუნველყოფს კალაპოტის სიქისის კოეფიციენტის ხელოვნურ გაზრდას და ნაკადის სიჩქარის სათანადო შემცირებას. უნდა აღინიშნოს, რომ შეპირებების მიუხედავად ბოჯ კომპანიამ ვერ უზრუნველყო ისეთი ნაგებობების (ან ნაგებობების კომპლექსის) დაპროექტება, რომელიც უზრუნველყოფს შემაკავებელი აუზის ფარგლებში ნაკადის სიჩქარის შემცირებას 0, 15მ/წმ-მდე.

ასეთი ტიპის ნაგებობები ემსახურება კალაპოტის სტაბილიზაციას, მათ დაცვას გარეცხვისაგან და გამოიყენება არამდგრადი კალაპოტების გასამაგრებლად.

წარმოდგენილ ანგარიშში განხილულია გარემოზე შესაძლო ნეგატიური ზემოქმედება პროექტირების, მშენებლობისა და ექსპლუატაციის სტადიაში და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები საპროექტო ზემოქმედებაში ჰიდროლოგიისა და ჰიდროგეოლოგიის საკითხების განხილვისას ყურადღებას იქცევს ნავთობით მდინარეების დაბინძურების შეფასება, როგორც „საშუალო“. ამ ზემოქმედების შერბილებაში – 80%-იანი ეფექტურობის მაჩვენებლის მიღწევა და ამდენად ნარჩენი ზემოქმედების შეფასება „დაბალი“ მნიშვნელობით. თორის უბანზე ზეგავლენა შეიძლება იყოს ძალიან მაღალი და არა საშუალო ან მაღალი.

უნდა აღინიშნოს, რომ ანგარიშში, როგორც წესი, დეტალურად, ყველა ნიუანსის გათვალისწინებით არის აღწერილი ნეგატიური ზემოქმედებების რისკი, მაგრამ მათი შემარბილებელი ღონისძიებანი მოცემულია ძალზე ზოგადად, არადამაჯერებლად და კონკრეტული საპროექტო გადაწყვეტილებების გარეშე.

გარემოზე ზემოქმედების ჰიდროგეოლოგიური სფეროს განსაკუთრებული მნიშვნელობის მიუხედავად, წარმოდგენილ ანგარიშში განხილული არ არის შემაკავებელი ნაგებობების ტერიტორიის ჰიდროგეოლოგიური პირობები და მიწისქვეშა წყლების რეჟიმი. საპროექტო ზემოქმედებებში არ არის განხილული მიწისქვეშა წყლების ხარისხის ცვლილებები, და ზემოქმედების ხანგრძლივობა და მასშტაბები მიწისქვეშა წყლების ჰიდროგეოლოგიურ რეჟიმზე. აქედან გამომდინარე არ არის მითითებული აღნიშნული ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებანი და ნარჩენი მოვლენები.

შესწორებული პროექტის თანახმად თორის ნაგებობასთან მისასვლელად განიხილება გზის ორი ვარიანტი: სამხრეთის მარშრუტი – საერთო სიგრძით დაახლოებით 9 კმ. და ჩრდილოეთის მარშრუტი – საერთო სიგრძით 6 კმ., რომელიც დაჭაობებულ ტერიტორიებზე გადის.

საავტომობილო გზის რეკონსტრუქციების შედეგად უპირატესობა მიენიჭა სამხრეთის მარშრუტს. სარეაბილიტაციო გზის გასწვრივ განვითარებულია სხვადასხვა სახის ეროზიული პროცესები, გამოყოფილია 7 მეწყერული უბანი. მეწყერსაშემ უბნებზე სარეაბილიტაციო სამუშაოების წარმოების დროს გამორიცხული არ არის მეწყერების გააქტიურება. სარეაბილიტაციო გზაზე გათვალისწინებულია აგრეთვე მცირე ხიდებისა და წყალგამტარი მილების მოწყობა.

მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული ნაგებობების ჰიდროლოგიური ანგარიშები გზის გადამკვეთ უბანზე ჩატარებულია წყლის მაქსიმალური ხარჯების საორიენტაციო სიდიდეების საანგარიშო ფორმულის გამოყენებით, პროექტით გათვალისწინებული მილების დიამეტრები და ხიდების გამტარუნარიანობა, ხეების მაღალი ქანობების გათვალისწინებით შერჩეულია დიდი მარაგით.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის მიმდინარეობის პროცესში დამოუკიდებელი ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნები ასახულია წინამდებარე დასკვნის III თავში.

III. პირობები

1. სამინისტრო თვლის, რომ ზემოხსენებული ნაგებობებიდან (გარდა თორისა) ოთხის მშენებლობა უნდა დასრულდეს 2008 წლის გაზაფხულის წყალდიდობის პერიოდის დადგომამდე (სავარაუდოდ აპრილის მესამე დეკადამდე). თორის ნაგებობის მშენებლობა უნდა დასრულდეს 2009 წლის გაზაფხულამდე.
2. მშენებლობის დასრულების შემდეგ, (გარდა თორისა), მეორადი შემაკავებელი აუზის ფარგლებში სიჩქარის შემცირების მეთოდებზე გაზომვები ჩატარდეს რეალურ პირობებში.
3. მოპოვებული ინფორმაციის საფუძველზე შედგეს დინამიური მოდელი, რომლის საშუალებითაც ბოჯ ნავთობსადენის კომპანიამ უნდა უზრუნველყოს სამინისტროს მოთხოვნების დაკმაყოფილება, მდ. ბორჯომულას წყალშემკრებში პიკური და მაქსიმალური ხარჯების გავლისას ნავთობის შეკავების ეფექტურობის შესახებ. სამინისტრო ინფორმირებული უნდა იყოს ტესტირების პროცესის ყოველი ეტაპის მიმდინარეობისა და შედეგების თაობაზე.
4. თუკი ზემოხსენებული პროცესი უჩვენებს, რომ ნაგებობები ვერ შეასრულებენ ნავთობის ეფექტური შეკავების ფუნქციას, მაშინ აუცილებელია დამატებითი დამცავი ღონისძიებების გატარება. ამ მიზნით ბოჯ ნავთობსადენის კომპანიას მოეთხოვება განიხილოს შემდეგი ვარიანტები:
 - ა. დამატებითი შემაკავებელი ნაგებობის მშენებლობა სოფ. ანდუზიტთან, რომელიც ბორჯომულას წყალშემკრებში ოთხი ნაგებობისთვის (თორის გამოკლებით) დამზღვევი, მესამე რიგის შემაკავებელი ნაგებობის ფუნქციას შეასრულებს;
 - ბ. ნებისმიერი სხვა ალტერნატივა, რასაც ბოჯ ნავთობსადენის კომპანია სამინისტროსთან შეთანხმებით დამატებითი დამცავი ღონისძიების სახით მიზანშეწონილად მიიჩნევს.
5. წინა პუნქტში მოცემული დამატებითი დამცავი ღონისძიებების სამუშაო ვარიანტებად განხილვა შემდგომი განხორციელების მიზნით უნდა მოხდეს ზემოთ აღნიშნული შესწავლების საფუძველზე, სამინისტროს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების შესაბამისად.
6. შემაკავებელი ნაგებობებიდან ნავთობის მოხვედრა ქვედა ბიეფში და მდინარეების დაბინძურება შეფასდეს მხოლოდ როგორც „მაღალი“ რისკის ფაქტორი.
7. ნაკადის დინების შეფერხებისა ან ზედა ბიეფის შეტბორვის თავიდან აცილების მიზნით, ბოჯ ნავთობსადენის კომპანიის მიერ უზრუნველყოფილი იქნეს, საგუბარის შესასვლელში მდინარის ფსკერზე მოწყობილი ჩამქრობი ჭების და ქვედა ბიეფში ენერჯის ჩამქრობი ნაგებობების ვერტიკალური ამრიდის სისტემატიური წმენდა.
8. ნავთობის დაღვრაზე რეაგირების გეგმაში, ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში, ნარჩენების მართვის სტრატეგიაში და მილსადენის ექსპლუატაციის სხვა მარეგულირებულ დოკუმენტებში მაქსიმალურად იქნეს გათვალისწინებული ნავთობით დაბინძურებისაგან მიწისქვეშა წყლების დაცვა, განსაკუთრებით ექსპლუატაციის სტადიაზე და ავარიული სიტუაციების დროს.
9. თორის მისასვლელი საავტომობილო გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოებში გათვალისწინებული იქნეს ეროზიის და მეწყერსაწინააღმდეგო ღონისძიებები.

IV. დასკვნა

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის კომპანიის მიერ სახელმწიფო ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი ერთჯერადი დავალების საფუძველზე გადაკეთებული „მეორადი შემაკავებელი ობიექტების პროექტის გარემოსდაცვითი და სოციალური შეფასების ანგარიში“-ს მიხედვით მდ. ბორჯომულას წყალშემკრებში საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია.

შემოთავაზებული ხუთი ნაგებობა დაპროექტებულია ადგილზე არსებული შესაძლებლობების მაქსიმალური გათვალისწინებით და სამინისტრო ეთანხმება მათ მშენებლობას წარმოდგენილი სახით.

საქმიანობის დაწყებასთან ერთად გათვალისწინებული იქნას წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობები.

სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის
საექსპერტო კომისიის თავმჯდომარე



თემურ მდინარაძე
(სახელი, გვარი, ხელმოწერა)