



საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მინისტრის

ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა № 835

ქ. თბილისი

„25“ 12 2008 წ.

შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ზე მარაბდა - ახალქალაქის რკინიგზის რეაბილიტაციის, რეკონსტრუქციის და მშენებლობის II ეტაპის „თეთრიწყარო-წალკის“ უბანზე გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემის შესახებ

„ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის 24 მუხლის მე-4 პუნქტის, „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის საფუძველზე

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. გაიცეს შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ზე გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა – „მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის რეაბილიტაციის, რეკონსტრუქციისა და მშენებლობის II ეტაპის „თეთრიწყარო-წალკის“ უბანზე
2. ნებართვის მოქმედების ვადა – უვადო
3. ნებართვის მფლობელმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ქსპერტიზის დასკვნით გათვალისწინებული სანებართვო პირობების შესრულება;
4. ეს ბრძანება დაუყონებლივ გაეგზავნოს ნებართვის მფლობელს;
5. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს მთავრობაში (ქ. თბილისი, ინგოროყვას ქ.№ 7) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში.

საფუძველი: ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №45, 22.12.08. და ლიცენზიებისა და ნებართვების სამსახურის უფროსის ნიკოლოზ ჭახნაკიას მოხსენებითი ბარათი.

გიორგი ხაჩიძე
მინისტრი

გვ ზ ა ე ნ ბ ა: ლიცენზიებისა და ნებართვების სამსახურის უფროსის ნიკოლოზ ჭახნაკიას ინსპექციას, ნებართვის მიმღებ სუბიექტს.





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

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№ 45

„ 22 “ „ დეკემბერი “ 2008წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება—მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის რეაბილიტაციის, რეკონსტრუქციისა და მშენებლობის II ეტაპი. უბანი „თეთრიწყარო-წალკა“
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი — შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“ თბილისი, დავით აღმაშენებლის გამზ. № 150
3. განხორციელების ადგილი — თეთრიწყაროსა და წალკის რაიონები
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი — 25.11.08.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ— სამეცნიერო-კვლევითი და საპროექტო ინსტიტუტი „თბილწყალგეო“. თბილისი, ჭავჭავაძის გამზ. № 17

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მიღების მიზნით შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „მარაბდა – ახალქალაქის“ რკინიგზის II ეტაპის – უბანი „თეთრიწყარო-წალკა“-ს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის თანახმად საქმიანობის მიზანია რკინიგზის თეთრიწყარო-წალკის უბანზე სარეაბილიტაციო, სარეკონსტრუქციო და სამშენებლო სამუშაოების წარმოება.

მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის ტრასა გადის ქვემო ქართლისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონებში და მოიცავს თეთრიწყაროს, წალკის ნინოწმინდისა და ახალქალაქის ადმინისტრაციული რაიონების ტერიტორიებს. წინასაპროექტო მოსაზრებების თანახმად მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის ტრასის მდებარეობა ძირითადად უცვლელი რჩება. მხოლოდ რკინიგზის მშენებლობის II უბანზე, გადასარბენი 39-ე კმ-ის მიდამოებში პროექტით გათვალისწინებულია 3.840 კმ სიგრძის ახალი ასაქცევი მონაკვეთის მშენებლობა. მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის მთლიანი სიგრძე პირობითად დაყოფილია სამ უბანად: I უბანი – მარაბდა-თეთრიწყარო, II უბანი – თეთრიწყარო-წალკა, III უბანი – წალკა-ახალქალაქი სატვირთო.

სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოების დამთავრების შემდეგ რკინიგზაზე დაგეგმილია 15 მლნ ტონა ტვირთის გადაზიდვა ორივე მიმართულებით, დღე-ღამეში 3-5 წყვილი სამგზავრო მატარებლის და 23-25 წყვილი სატვირთო მატარებლის მოძრაობა. გადაზიდვას ექვემდებარება სასურსათო ტვირთები, სამშენებლო მასალა და სამშენებლო კონსტრუქციები, ლითონი და ლითონის ნაკეთობები, ნავთობპროდუქტები, თხევადი აირი, ქვანახშირი, დახერხილი ხე-ტყე და სხვ.

საპროექტო გადაწყვეტილებით რკინიგზის ტექნიკურ პარამეტრებად მიღებულია: ხაზის კატეგორია-III, მუშაობის რეჟიმი – სადღეღამისო, სეისმომდებლობა – 8 ბალი, მთავარი გზების რაოდენობა – 1, ლიანდაგი – 1520მმ; ლოკომოტივის ტიპი სამგზავრო და სატვირთო მოძრაობისათვის – ელმავალი-10 (ორმაგი წყვილი); მატარებლების მასა, ბრუტო: სამგზავრო – 1200 ტონა; სატვირთო -1800 ტონა; მიმღებ-გასაგზავნი გზის სასარგებლო სიგრძე – 720მ; სახელმძღვანელო ქანობი – $35^0/100$ (არა უმეტეს 35 პრომილისა); მინიმალური რადიუსი – 300მ.

განსახილველად წარმოდგენილი რკინიგზის II უბანი მდებარეობს თეთრიწყაროსა და წალკის რაიონებში. საპროექტო დოკუმენტაციის თანახმად II უბნის („თეთრიწყარო-წალკა“) სიგრძე შეადგენს 50,64 კმ. უბნის მთელ სიგრძეზე (6 გადასარბენზე) გათვალისწინებულია მოეწყოს 2 სადგური – ნადარბაზევი და წალკა; 4 ასაქცევი – ჭივჭავი, 54 კმ, ბედენი და მეტრეკანი; ამასთან, ასაქცევი ჭივჭავთან პროექტით გათვალისწინებულია 3.840 კმ სიგრძის ახალი ასაქცევი მონაკვეთის მშენებლობა. პროექტით გათვალისწინებულია აგრეთვე ნადარბაზევის, ბედენისა და წალკის არსებული, ძველი სადგურების მოსაცდელი შენობებისა და სხვა მცირე საინჟინრო ნაგებობების აღდგენა-რეკონსტრუქციის სამუშაოები. ასაქცევებზე ჭივჭავი, კმ 54-ზე და მეტრეკანაზე გათვალისწინებულია აიგოს პლატფორმა შენობის გარეშე.

ძირითადი გზების ზედნაშენის ტიპი – გადასარბენებზე და სადგურებზე უპირაპირებო TB-65 ტიპის ფოლადის რელსებით. უპირაპირებო გზის სიგრძე განსახილველ უბანზე შეადგენს დაახლოებით 25,3 კმ-ს, ნაწილობრივ ეწყობა რგოლური წყვეტილი ჩვეულებრივი გზა 25 მ სიგრძის რელსებით. გზის გეგმისა და პროფილისაგან გამომდინარე გამოიყენება რკინაბეტონისა და ხის შპალები. უმეტესად გათვალისწინებულია რკინა-ბეტონის შპალები 79400 ცალი, აგრეთვე 4480 ხის შპალი.

უბნის მთელ სიგრძეზე განახლდება მიწის ნაგებობები. მიწის სამუშაოს პროფილური მოცულობა 1439500 მ³-ია. მათ შორის ჭრილის მოცულობაა – 728800, ყრილის - 710700. ლიანდაგის ზედნაშენისათვის გამოიყენება 87000 მ³ ღორღი და 16600 მ³ ქვიშა. პროექტით გათვალისწინებულია შემდეგი ობიექტების მშენებლობა: სადგურ წალკაში – სალიანდაგო დისტანციის ადმინისტრაციული შენობა, გარაჟი ექვს ავტომობილზე, სარელსო ტრანსპორტის სარემონტო – საყოფაცხოვრებო შენობა, ორი ახალი საქვაბე (7 და 10 კვტ), ბუნებრივი გაზის გამანაწილებელი სადგური, სალოკომოტივო ბრიგადების დასასვენებელი სახლი 40 ადგილზე – რემონტი პატარა მიშენებით. ასაქცევი ჭივჭავი – მოდული, სამგზავრო დაბალი ბაქანი, საპირფარეშო-ამოსაწმენდი ორმოები. გარადა ამისა ჩატარდება არსებული ნაგებობების რემონტი.

პროექტი ითვალისწინებს დაზიანებული კონუსების, მილების, ხიდის ბურჯების და მალების, აგრეთვე სხვა მცირე საინჟინრო ნაგებობების აღდგენა-რეკონსტრუქციას..

სადრენაჟო გრუნტის ტრანსპორტირება გათვალისწინებულია სპეციალიზირებული რკინიგზის ტრანსპორტით – დუშკარებით, ხოლო ღორღისა და ქვიშა-ხრეშოვანი ბალასტის შემოზიდვა–ჰოპერ დოზატორებით. ბალასტის (გრუნტის) გატანა გათვალისწინებულია ავტოთვითმცლელებით 3 კმ-ის მანძილზე.

სამშენებლო ტექნიკისა და ავტოტრანსპორტის ბაზირებისათვის მოედნები განლაგდება წალკის, ნადარბაზევისა და ასაქცევ ბედენის სადგურებთან. II უბნის სარეაბილიტაციო, სარეკონსტრუქციო, სამშენებლო სამუშაოებისათვის სულ გათვალისწინებულია 115 ერთეული სამშენებლო მანქანებისა და 124 სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება, რომელთა უმრავლესობა მუშაობს დიზელის საწვავზე.

გზშ ანგარიშის თანახმად რკინიგზის განლაგების ზოლი სეისმური დარაიონების მიხედვით მიეკუთვნება 8-9 ბალიან ზონას (9 ბალიანი – ახალქალაქის, ნინოწმინდის და წალკის რაიონები), ხოლო 8 ბალიანს – თეთრიწყაროსა და მარნეულის რაიონები. ამ ზონებს შორის საზღვარი მდებარეობს ქ. წალკიდან აღმოსავლეთით 17-18 კმ-ის დაშორებით და აქვს განედური მიმართულება.

თეთრიწყარო-წალკის უბანი ხასიათდება რთული გეომორფოლოგიური, გეოლოგიური, ჰიდროგეოლოგიური და ტექტონიკური პირობებით. განსახილველ უბანზე მიწის ვაკის მდგომარეობის შეფასებისთვის შესრულებულია პიკეტაჟური საინჟინრო-გეოლოგიური აღწერა რკინიგზის გასწვრივ 200 მ. სიგანის ზოლში 1000ჰა-ზე.

აღნიშნული აღწერის საფუძველზე ანგარიშში განხილულია რისკის შემცველი მონაკვეთები, რომლებიც საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების მიხედვით მიეკუთვნება II კატეგორიას. პკ 411+50-დან ვიდრე პკ754-00-მდე განვითარებული საშიში გეოლოგიური პროცესების (მეწყერი, კლდეზვავიები, ქვაცვენები, ზვავები, კლდეზვავები, ჩახრამვები, ქანების გამოფიტვა, დაშლა და ჩამოტანა) გამო, სარკინიგზო ხაზზე მოძრაობის სიმცირის პირობებშიც კი, მკაფიოდ გამოხატულია ვაკისის დეფორმაციები, არასტაბილურობა, დაწევა, ლიანდაგის ჯღენა, საკონტაქტო ანძების გაღხრა, მოსალოდნელია გზის გადაკეცვა და სხვა.

რკინიგზის ხაზის მდგრადობის უზრუნველსაყოფად, გეოლოგიური პირობებიდან გამომდინარე, გზშ ანგარიშში თითოეული უბნისათვის განსაზღვრულია შესაბამისი შემარბილი ღონისძიებები (მეწყერსაწინააღმდეგო, ზვავის საწინააღმდეგო, ქვაცვენის საწინააღმდეგო დამჭერი კედლების მშენებლობა, საძთო არხის გაყვანა, ხრამის ფსკერის გამაგრება, ჩახრამვის შეჩერება და ა.შ.), რომელთა შესასრულებლად საჭიროა ინდივიდუალური პროექტების დამუშავება.

ფლორისა და ხემცენარეულობის, აგრეთვე ფაუნის არსებული მდგომარეობის შეფასების მიზნით რკინიგზის 5 კმ-იან კოლოდორში შესწავლილია ფლორისა და ფაუნის მნიშვნელოვანი ჰაბიტატები, 500 მ-იან ზოლში გამოვლენილია სენსიტიური ჰაბიტატები და თანასაზოგადოებები.

პროექტის 5 კმ-იანი კორიდორი მოიცავს ქვემო-ქართლის, თრიალეთის და ჯავახეთის ბოტანიკურ-გეოგრაფიულ რეგიონს და წარმოდგენილია წითელი ნუსხის, წითელი წიგნის, ენდემური და იშვიათი ჯიშის სხვადასხვა კონსერვაციული ღირებულების მქონე მცენარეთა თანასაზოგადოებებით და სახეობებით, აგრეთვე სამკურნალო, არომატული, დეკორატიული, სამასალე და სათბობი ხე-ტყით და სხვა ეკონომიკური მცენარეებით. აღნიშნულ დერეფანში სხვადასხვა კონსერვაციის სახეობებთან და სენსიტიურ ჰაბიტატებთან ერთად განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა ტყიან ტერიტორიებს ხელოვნური ტყის მასივების ჩათვლით. ბედენის პლატოს 1690-1730 მ სიმაღლეზე დაფიქსირებულია მაღალი საკონსერვაციო ღირებულების ~ 5 ჰა სენსიტიური ჭარბტენიანი ადგილი, სადაც გავრცელებულია CITES-ს კონვენციაში შეტანილი ორქიდეების სახეობები. გამოყოფილია მაღალსენსიტიური (თეთრიწყარო-ბედენის პლატოს ტყიანი მასივი, ბედენის პლატოს ჭარბტენიანი ჰაბიტატი და წალკის წყალსაცავის მიდამოები) და საშუალო სენსიტიური (მდ. ჭიკვაძის ნაპირები, ბედენის პლატო და ბარეთის ტბის შემოგარენი) ადგილები. დანართების სახით წარმოდგენილია თეთრიწყარო-ბედენის პლატოს ტყიანი მასივისა და ბედენის პლატოს ჭარბტენიან ტერიტორიაზე გავრცელებული სახეობების ნუსხა, სამწუხაროდ მხოლოდ ლათინური სახელწოდებებით. რკინიგზის 39-ე კმ-ის მიდამოებში, ახალი ასაქცევი მონაკვეთის მშენებლობისათვის მოსაჭრელია 20 ჰა ტყე. მოსაჭრელი ტყეების დეტალური შეფასება გზშ ანგარიშის თანახმად განხორციელდება II უბანზე სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოების დაწყებამდე. გზშ ანგარიშით ეკო-საკომპენსაციო ღონისძიებად გათვალისწინებულია ექვივალენტური ტყის ჰაბიტატების აღდგენა.

სარეკონსტრუქციო რკინიგზის მონაკვეთის გეოგრაფიული და ლანდშაფტური მახასიათებლები განაპირობებენ ფაუნისტური კომპლექსის

მრავალფეროვნებას. რკინიგზის სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო ზონა არ მოიცავს რომელიმე სახის კრიტიკულად მნიშვნელოვან ბინადრობის ადგილს, რაც განპირობებულია ადამიანთა მიერ ამ ზონის ინტენსიური და ხანგრძლივი ექსპლუატაციით. ანგარიშში მოცემულია საქართველოს წითელ ნუსხაში შესული ის სახეობები (ძუძუმწოვრები, ფრინველები, ქვეწარმავლები, ძვლოვანი თევზები), რომელთა ჰაბიტატები არსებობენ ან შეიძლება იარსებონ რკინიგზის გავლენის ზონაში. განხილულია საქართველოს კანონმდებლობით დაცული წყალსაცავები, რომლებიც მნიშვნელოვანია არამრტო თევზსამურნეო თვალსაზრისით, არამედ გაჩერების ადგილს წარმოადგენენ წყლისპირა და გადამფრენი ფრინველებისათვის. განხილულია სენსიტიური ჰაბიტატების ბინადრობის, კვების და გამრავლების ადგილები (მდ. ხრამის ხეობა და მისი შენაკადები; ტყეები-ქეთრიწყაროდან ბედენის პლატომდე; მეორადი მდლოები ბედენის პლატოდან ქ. წალკამდე; ჩერეპანოვის, ბედენის ტბები და წალკის და სოფ. ივანოვკასთან არსებულ წყალსაცავები) და განხილულია პოტენციური ზემოქმედების სახეები რკინიგზის სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოებისა და ექსპლუატაციის პერიოდში. დამურების, ბუებისა და მტაცებელი ფრინველების დაცვის მიზნით გზმ ანგარიშით განსაზღვრული სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოების წარმოების დრპერიული მოიცავს ივნისიდან-ნოემბრამდე პერიოდს. დანართის სახით, მხოლოდ ლათინური სახელწოდებებით წარმოდგენილია აღნიშნულ დერეფანში სხვადასხვა დროს აღრიცხული ცხოველთა სახეები.

გზმ ანგარიშში რკინიგზის II უბნის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის პერიოდისათვის დადგენილია ატმოსფერული ჰაერის, ნიადაგის და ზედაპირული წყლების დაბინძურების ძირითადი წყაროები. მშენებლობა -რეკონსტრუქციის პერიოდში ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვევის ძირითადი წყაროებია: სამშენებლო უბნები, სამშენებლო მანქანა-მექანიზმების ბაზირების მოედნები, რკინიგზის ვაკისის მშენებლობისთვის საჭირო ინერტული მასალების ზალპური დაცლის ადგილები და ბეტონის ამრევი კვანძი. ექსპლუატაციის პერიოდში გაფრქვევის ძირითადი წყაროებია: ავტოტრანსპორტი, გაზზე მომუშავე საქვაბები, ნავთობპროდუქტებით დატვირთული ცისტერნები და სალიანდაგო ტრანსპორტის სარემონტო ბაზა.

მავენე ნივთიერებათა დაბინძურების სტაციონალური წყაროების ინვენტარიზაციის ტექნიკური ანგარიშის საფუძველზე იდენტიფიცირებულია ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროები და დამუშავებულია ატმოსფერულ ჰაერში მავენე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმატივების პროექტი, რომელიც დამტკიცებულია სამინისტროს შესაბამისი დეპარტამენტის მიერ.

განსაზღვრულია ნიადაგში და ზედაპირულ წყლებში დამბინძურებელ ნივთიერებათა მოხვედრის გზები თეთრიწყარო-წალკის სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისა (რკინიგზის ვაკისის მოწყობისას, ინერტული მასალების დასაწყობების ტერიტორიიდან, ავტოტრანსპორტიდან, მანქანა მექანიზმებიდან და მათი სარემონტო უბნებიდან) და ექსპლუატაციის (რკინიგზის სადგურები და მაგისტრალის მომსახურე პერსონალი, დეპოები, საწყობები, გადმოსატვირთი ბაქნები, რკინიგზის ლიანდაგის ტერიტორია,

სამგზავრო ვაკონების ტუალეტები, სხვადასხვა ფხვიერი მასალებისა ღია ვაკონებით ტრანსპორტირება, ლიანდაგის ტერიტორიაზე სარეკვლების საწინააღმდეგო შხამქიმიკატების შეტანის შედეგად, შპალების გამჟღავნო ნივთიერებები, ავარიები) პერიოდისთვის. რელიეფის თავისებურებების გამო დამაბინძურებელი ნივთიერებები ძირითადად ხვდება ნიადაგში სარკინიგზო მაგისტრალის გასხვისების ზონის ფარგლებში. ზედაპირული წყლების – მდ. ხრამის და მისი შენაკადების (კელახჩაის, კლდეისის, ასლანკის და ჭივჭავის) დაბინძურება მოსალოდნელია რკინიგზის მაგისტრალით მდინარეების გადაკვეთისას L~600 მეტრიანი მონაკვეთიდან. ნიადაგში და ზედაპირულ წყლებში დამაბინძურებელ ნივთიერებათა მოხვედრა შესაძლებელია წარმოქმნილი სანიაღვრე წყლების საშუალებით. აღსანიშნავია, რომ გამწმენდი ნაგებობებისა და სხვა ღონისძიების გატარება პროექტით გათვალისწინებული არ არის.

სამშენებლო ტექნიკის ბაზირების უბნიდან და სამშენებლო-სარეკონსტრუქციო უბნიდან დამაბინძურებელი ნივთიერებების შეკრება გათვალისწინებულია სალექარბესა და არაბეტონირებულ ორმოებში, საიდანაც მავნე ნივთიერებები ფილტრაციის გზით ხვდება მიმდებარე ნიადაგებში.

გზმ ანგარიშში დადგენილია მარაბდა-ახალქალაქის სარკინიგზო მაგისტრალის II უბნის (თეთრიწყარო-წალკა) სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო და სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებისა (სამშენებლო მოედნებზე მოქმედი მანქანა-მექანიზმები და სატრანსპორტო საშუალებები) და შემდგომ რკინიგზის ექსპლუატაციის პერიოდში (ძირითადად მოძრავი სარკინიგზო შემადგენლობა) ხმაურის წარმოქმნის წყაროები. ანგარიშის თანახმად მანძილი, ხმაურის წყაროდან ხმაურის დასაშვები დონის წერტილაძღე, ყოველგვარი შემარბილებელი ღონისძიების გარეშე, მშენებლობა-რეკონსტრუქციის პერიოდში შეადგენს 207 მეტრს, ექსპლუატაციის პერიოდში – 405 მ. აღნიშნულ ზოლში ხვდება მოსახლეობა ქ. თეთრიწყაროსა და წალკის ტერიტორიებზე.

მშენებლობა-რეკონსტრუქციის პერიოდში ხმაურის მავნე ზემოქმედება, სამუშაოთა ეტაპობრივი განხორციელებისა და რეკონსტრუქციის შემჭიდროვებული ვადების გამო არ არის მკვეთრად გამოხატული. ამ ეტაპზე ხმაურის მავნე ზემოქმედებისაგან დასაცავად გზმ ანგარიშით რეკომენდებულია გადსატანი ეკრანების გამოყენება.

ექსპლუატაციის პერიოდისთვის ანგარიშის საფუძველზე დადგენილია ხმაურის მავნე ზემოქმედების ზონის სიგანე –405 მ. აქედან გამოდინარე, გზმ ანგარიშით განსაზღვრული ხმაურის შემარბილებელი ღონისძიებები ითვალისწინებს მწვანე ნარგავების 15 მეტრიანი ზოლის შექმნას, რომლის 10 გრძივ მეტრში გათვალისწინებულია 6 ძირი კიპარისის, 4 ძირი ფიჭვის და ტუიას ბუჩქების დარგვა ორ რიგად. მწვანე ნარგავების ზოლის მოწყობა ხმაურის დონეს ამცირებს 5 დბა-ით და მანძილი რკინიგზიდან დასაშვები ბგერის სიდიდემდე შეადგენს 155 მეტრს. მწვანე ნარგავების ზოლის მოწყობის შემდეგაც ხმაურისაგან დაუცველი რჩება 155 მ. სიგანის ზოლში მოყოლილი ქ.ქ. თეთრიწყაროსა და წალკის მოსახლეობა. აღნიშნული მოსახლეობის ხმაურისაგან დაცვის მიზნით პროექტით გათვალისწინებულია

საცხოვრებელი შენობების ფანჯრების შეცვლა მეტალოპლასტმასის ფანჯრებით, რაც უზრუნველყოფს ხმაურის შემცირებას 25-30დბა-ით.

ქეთრიწყაროსთვის გამწვანების ზოლის სიგრძე შეადგენს-2300მ, მეტალოპლასტმასის ფანჯრების საერთო ფართი - 347 მ². ქ. წალკისთვის შესაბამისად - 2645 მ და 185 მ².

მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის II მონაკვეთის (თეთრიწყარო-წალკის) მშენებლობა-რეკონსტრუქციის სამუშაოების მიმდინარეობისას (ლიანდაგის ვაკისის მოწყობის დროს), წარმოიქმნება არასახიფათო ნარჩენი - 18 000 მ³ ინერტული მასალის სახით, და სახიფათო ნარჩენი - ძველი რელსები - 62500 მ; რკინაბეტონის განძელები - 106150 ც. ხის-6350 ც. სახიფათო ნარჩენების დასაწყობება ხდება ასფალტირებულ მოედნებზე, რაც გამორიცხავს ნიადაგის ნავთობპროდუქტებით დაბინძურებას უშუალოდ დასაწყობების ტერიტორიაზე. სანიაღვრე წყლების წარმოქმნის შედეგად მიმდებარედ ნიადაგების დაბინძურებისაგან დაცვის მიზნით პროექტით გათვალისწინებულია ბორდიურების მოწყობა და სანიაღვრე წყლების შეკრება ნავთობდამჭერებში.

სხვა სახის საშიში, სამრეწველო ნარჩენი (ნავთობპროდუქტითა და ზეთებით დაბინძურებული ჩვრები 65 ტ/წწ), შეგროვდება კონტეინერში, რის შემდეგაც მოხდება მათი თერმული დამუშავება.

საყოფაცხოვრებო (143,5 ტ/წწ) და სამშენებლო ნარჩენების შეგროვება გათვალისწინებულია დახურულ ბუნკერებში და შემდეგ მათი გატანა მოხდება ქალაქის ნაგავსაყრელზე.

გზმ ანგარიშში განხილულია მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის II მონაკვეთის (თეთრიწყარო-წალკის) ექსპლუატაციის პერიოდში წარმოქმნილი (წელიწადში 1,7 ტ. შავი მეტალების ჯართი და 0,2 ტ. ხე-ტყე, 0,4 ტ საწვავ-საპოხი მასალებით დაბინძურებული ჩვრები და 0,5 ტ. ნამუშევარი ნავთობპროდუქტები) სამრეწველო-საექსპლუატაციო და 14.15ტ. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების უტილიზაციის საკითხები.

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

III. პირობები

1. შპს შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს ხელმძღვანელობა ვალდებულია საქმიანობა განახორციელოს გზმ ანგარიშით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად.
2. რკინიგზის ხელმძღვანელობამ უზრუნველყოს გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმის დამუშავება და საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან შეთანხმება სამშენებლო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოებისა და ექსპლუატაციის პერიოდისათვის.
3. რკინიგზის ხაზის მდგრადობისა და მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნით მშენებლობის დაწყებამდე საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს გარემოს ეროვნულ სააგენტოსთან შესათანხმებლად წარმოადგინოს სარკინიგზო მაგისტრალის რისკის შემცველ უბნებზე გათვალისწინებული დამცავი ხელოვნური ნაგებობების (გეოლინამიკურად საშიში უბნების სტაბილიზაციის ღონისძიებების) დეტალური პროექტები. ცალკეული პროექტების დამუშავება მოხდეს 1992 წელს მიღებული სეისმური დარაიონების შესაბამისად;
4. დამუშავდეს რკინიგზის ვაკისის მოწყობისას დარჩენილი ზედმეტი გრუნტის ($V=18100 \text{ მ}^3$) ოპტიმალური განთავსების დეტალური პროექტი რკინიგზის ხაზის სხვა უბნებზე გამოყენების გათვალისწინებით და ამ მიზნით საჭირო მიწის გამოსაყოფი ფართობისა და ტრანსპორტირების გზების გარემოსდაცვისა და თვითმმართველობის ადგილობრივ ორგანოებთან შეთანხმებით;
5. რკინიგზის II უბანზე სამშენებლო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოების დაწყებამდე, დამუშავდეს და საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან შეთანხმდეს რკინიგზის ვაკისზე მოსაწყობი ცხოველთა ხელოვნური გადასასვლელების საპროექტო დოკუმენტაცია, მათი მიგრაციის შესწავლილი გზების გათვალისწინებით;
6. რკინიგზის II უბანზე სამშენებლო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოების დაწყებამდე, რკინიგზის 39-ე კმ-ის მიდამოებში, ახალი ასაქცევი მონაკვეთის მშენებლობისათვის 20 ჰა ტყის მოჭრის, მოჭრილი ხე-ტყის დასაწყობების ადგილი და შემდგომი განკარგვის საკითხები შეთანხმდეს სატყეო დეპარტამენტთან. მოჭრილი ხე-ტყის ეკო-საკომპენსაციო ღონისძიებად გათვალისწინებული ექვივალენტური ტყის ჰაბიტატების აღდგენის საკითხი შეთანხმდეს სატყეო დეპარტამენტთან და თვითმმართველობის ადგილობრივ ორგანოებთან;
7. რკინიგზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის პერიოდში სანიაღვრე წყლებითა და ატმოსფერული ნალექების შედეგად ზედაპირული წყლების დაბინძურებისაგან დაცვის მიზნით მოეწყოს მდინარეთა გადაკვეთებთან და წალკის წყალსაცავთან რკინიგზის პარალელური ნავთობდამჭერი კიუვეტები და ორმოები;
8. იქედან გამომდინარე, რომ მდ. ხრამი წარმოადგენს წითელ ნუსხაში შეტანილი კალმახის საბინადრო გარემოს, ხოლო მისი თითქმის ყველა შენაკადი

თევზებისათვის აღწარმოებითი დანიშნულების მდინარეებია, ამასთან წალკის წყალსაცავი წარმოადგენს თევზდანიშნულების მე-2 კატეგორიის წყალსაცავს, საჭიროა წარმოდგენილი იქნეს რკინიგზის რეაბილიტაცია-შემსენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში იქითოფაუნაზე მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედების შემარბილებელი, საკომპენსაციო ღონისძიებების ნუსხა;

9. იქედან გამომდინარე, რომ რკინიგზის ექსპლუატაციის პერიოდში ადგილი ექნება სანიტარული ნორმების გადაჭარბებას ღამის საათებში 550 მ. სიგანის ზოლში ლიანდაგებიდან ორივე მხარეს, ხმაურის ზემოქმედებისაგან მოსახლეობის დასაცავად (ГОСТ 20444-85. ШУМ. Транспортные потоки. Методы измерения шумовой характеристики) გზშ ანგარიშით განსაზღვრული ღონისძიებების გარდა გათვალისწინებული იქნეს:

- აკუსტიკური ეკრანების (ბარიერების) დამონტაჟება ლიანდაგების გასწვრივ საცხოვრებელი სახლების მხრიდან. ეკრანების სიმაღლე, სიგრძე, კონსტრუქცია განისაზღვროს არსებული საერთაშორისო გამოცდილებისა და სპეციალისტებთან კონსულტაციების საფუძველზე;
- თანამედროვე მონაცემებით მწვანე ნარგავთა 15 მეტრიანი ზოლი ხმაურის ღონეს ამცირებს 1,5 დბА-ით. აქედან გამომდინარე, თეთრიწყარო-წალკის უბანზე გათვალისწინებული იქნეს მწვანე ნარგავთა ზოლის გაგანიერება;
- სადგურებზე უპირაპირობო ლიანდაგის დაგების დროს უპირატესობა მიეცეს თეთრიწყაროსა და წალკის იმ მონაკვეთებს, სადაც ღამის საათებში მოსალოდნელია ხმაურის დასაშვები ღონის მნიშვნელოვანი გადაჭარბება;
- დასახლებული პუნქტების ტერიტორიაზე სარკინიგზო შემაღენლობათა მოძრაობის სიჩქარის შესაძლებლობის ფარგლებში შეზღუდვა;

10. მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის ექსპლუატაციაში გაშვებამდე დამუშავდეს და საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან შეთანხმდეს:

- გარემოსდაცვითი მონიტორინგის პროგრამა და მისი ეტაპობრივი განხორციელების გეგმა. მონიტორინგის პროგრამაში გათვალისწინებული იქნეს თეთრიწყარო-წალკის მონაკვეთზე ხმაურის პარამეტრების მონიტორინგი და საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი დამცავი ღონისძიებების განხორციელება;
- ნარჩენების მართვის ოპტიმალური სტრატეგია, პროგრამა და გეგმა, რომელიც გაითვალისწინებს წესებს იმ ნარჩენების მართვის, ან/და განთავსების შესახებ, რომლებიც წარმოიქმნება რკინიგზის სარეაბილიტაციო-სამშენებლო სამუშაოებისა და შემდგომი ექსპლუატაციის პერიოდში;
- გეოსაშიშროებისა და მაღალი რისკის მონაკვეთებზე გამავალი რკინიგზის ხაზის რეგულარული კონტროლის მიზნით, საშიში გეოლოგიური პროცესების კონტროლის გრძელვადიანი გეგმა, იმ ღონისძიებების გათვალისწინებით, რომლებიც აუცილებელია რკინიგზის ხაზის შესაძლო მთლიანობის დარღვევის დროული აღკვეთისათვის;

- ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების კონკრეტული გეგმა;

11. რკინიგზის მაგისტრალის გასწვრივ დროებითი სამშენებლო ბაზები მოეწყოს გარემოსდაცვითი მოთხოვნების გათვალისწინებით. სამშენებლო სამუშაოების დამთავრებისა და ბაზების ლიკვიდაციის შემდეგ ბაზების ტერიტორია მოყვანილ იქნეს პირვანდელ მდგომარეობაში;

IV. დასკვნა

შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს მიერ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მიღების მიზნით ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის რეაბილიტაციის, რეკონსტრუქციის და მშენებლობის II ეტაპის „თეთრიწყარო-წალკის“ უბნის საპროექტო დოკუმენტაციის 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)





საქართველოს გარემოს დაცვისა
და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა № 00148

კოდი **M D 1**

„ 25 “ „ დეკემბერი “ 2008 წ.

1. ნებართვის მიმღები სუბიექტი **შპს „მარაშა - ყარაჯის რეინივუა“**
2. საქმიანობის მიზანი **მარაშა - ახალქალაქის რეინივუის რეაბილიტაცია, რეკონსტრუქცია და მშენებლობა უბანი „თეთრიწყარო - ნაღა“**
3. განსახორციელებელი საქმიანობის აღვლმდებარეობა **თეთრიწყაროსა და წალოის რაიონებში**
4. დოკუმენტაციის მომამზადებელი ორგანიზაცია **სამეცნიერო კვლევითი და საპროექტო ინსტიტუტი „თბილწყალო“**
5. ნებართვის მისაღებად წარმოდგენილი დოკუმენტაცია **კარგმოზე შემოქმედების შეფასების ანგარიში**
6. ნებართვის გაცემის საფუძველი **ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა № 45, 22.12.08.**
7. ნებართვის პირობები **ნებართვა მოქმედებს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით განსაზღვრულ პირობების შესრულების შემთხვევაში**

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა ვაცემულია:

საქართველოს კარგობის დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს
რესურსების სამინისტროს მიერ

საქართველოს კარგობის დაცვისა და
ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს
უფლებამოსილი წარმომადგენელი
(გვარი, სახელი, თანამდებობა)

ოიკენ ზიგისა და ნეჭარტევის
სამსახურის უფროსი
ნიკოლოზ ჭახნაია



დამკვეთი: გახეობის დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო
დამამზადებელი: შპს "თინანსები"
ს.ფ.ს. ხევისციხის №2-0360