შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ბათუმის აეროპორტის ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება

სკრინინგის განცხადება

თბილისი
2026

შინაარსი

1 შესავალი 3

2 მიმდინარე და დაგეგმილი საქმიანობის მოკლე აღწერა 5

2.1 აეროპორტის განთავსების ტერიტორია და ინფრასტრუქტურა (მიმდინარე საქმიანობა) 5

2.2 შპს „ბათუმის აეროპორტის“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება (დაგეგმილი საქმიანობა) 10

3 საპროექტო ტერიტორიის კვლევის შედეგები და გარემოზე ზემოქმედების შეფასება .16

3.1 ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება 16

3.2 გეოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედება 16

3.2.1 საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა 16

3.3 ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედება 18

3.4 ნიადაგზე და გრუნტზე ზემოქმედება 19

3.5 ბიოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედება 20

3.6 ნარჩენების მართვა 20

3.7 სოციალურ გარემოზე ზემოქმედება 20

3.8 კუმულაციური ზემოქმედება 21

4 გარემოზე შესაძლო ზემოქმედების შეფასება 22

1 შესავალი

წინამდებარე ანგარიში წარმოადგენს შპს „ბათუმის აეროპორტი“-ს აეროპორტის ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების პროექტის სკრინინგის განაცხადს. ანგარიში მომზადებულია გარემოსდაცვითი საკონსულტაციო კომპანია შპს „გარემოს კვლევის ჯგუფი“-ს მიერ.

ბათუმის აეროპორტი მდებარეობს ქ. ბათუმის სამხრეთ-დასავლეთით (მის: აეროპორტის გზატკეცილი №220) ქალაქის ცენტრიდან დაახლოებით 4.5 კმ-ის დაშორებით. მიწის ნაკვეთი, სადაც განთავსებულია აეროპორტის ინფრასტრუქტურა დაახლოებით 116 ჰა-ს (1160785მ^2) შეადგენს და შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს საკუთრებაშია. აღსანიშნავია, რომ კომპანია გალფს იჯარის ხელშეკრულების საფუძველზე გადაეცა აეროპორტის ჩრდილო დასავლეთით, ბიოლოგიური გამწმენდის განთავსების მიმდებარედ, არსებული ტერიტორიის ნაკვეთი.

2010 წლის 22 დეკემბრის №86 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე შპს „ბათუმის აეროპორტზე“ გაცემული იყო გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა. „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ გათვალისწინებული ვალდებულებით შპს „ბათუმის აეროპორტის“ წერილობითი მიმართვის საფუძველზე, „საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრომ“ 2019 წლის 25 ნოემბრის №2-1140 ბრძანებით გასცა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება.

წინა ეტაპზე, 2025 წლის 11 აგვისტოს, შპს „ბათუმის აეროპორტმა“ უკვე დაასრულა სკრინინგის პროცედურა ბაქნის გაფართოებასთან, საწვავგასამართი სადგურის გადატანასთან, სახანძრო-საწვრთნელი ინფრასტრუქტურის მოწყობასთან და გამწმენდი ნაგებობის წარმადობის დაზუსტებასთან დაკავშირებით (გადაწყვეტილება N420/ს). შპს „ბათუმის აეროპორტსა“ და შემსრულებელს შორის 2026 წლის 17 აგვისტოს გაფორმებული მომსახურების ხელშეკრულების საფუძველზე, წინამდებარე ანგარიში ეხება აეროპორტში დაგეგმილ შემდეგი სახის დაგეგმილ ცვლილებებს:

- რამპის შენობის მშენებლობა — 2-სართულიანი ადმინისტრაციული შენობა ბაქნის მხარეს;
- ბაქნის მხარეს არსებული შენობა-ნაგებობების ახალ ელექტრო ქსელზე მიერთება და 250 კვა დიზელ-გენერატორის გადატანა;
- ბაქანზე ამჟამად განთავსებული ნაგავსაყრელის გადატანა მე-2 და მე-3 ანგარებს შორის;
- რამპის ტექნიკის ელექტრო ჩარჯერების მოწყობა (3 წერტილი);
- ფეკალური მასების დაცლის ადგილზე ბეტონის საფარის მოწყობა;
- ქ. ბათუმის ცენტრალიზებული წყალმომარაგების სისტემასთან მიერთება;
- საკანალიზაციო და სანიაღვრე სისტემასთან დაკავშირებული დაზუსტება;
- ადმინისტრაციული ოფისების მიმდებარედ 1157 კვ.მ ფართობზე პარკინგის მოწყობა;
- კომერციული კონტეინერის განთავსება არსებული ანგარის მიმდებარედ;
- 1 750 000 მგზავრის გადაყვანა წელიწადში.

სკრინინგის განაცხადის მომზადების საკანონმდებლო საფუძველს წარმოადგენს საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“-ს II თავის, მუხლი 5-ის, მე-12 პუნქტის მიხედვით- „გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით გათვალისწინებული საქმიანობის საწარმოო ტექნოლოგიის განსხვავებული ტექნოლოგიით შეცვლა ან/და ექსპლუატაციის პირობების შეცვლა, მათ შორის, წარმადობის გაზრდა, ამ კოდექსით განსაზღვრული სკრინინგის პროცედურისადმი დაქვემდებარებულ საქმიანობად მიიჩნევა“.

ინფორმაცია საქმიანობის განმახორციელებელი კომპანიის შესახებ მოყვანილია ცხრილ 1-ში.

ცხრილი 1. ინფორმაცია საქმიანობის განმახორციელებელი კომპანიის შესახებ

ინფორმაცია საქმიანობის განმახორციელებელი კომპანიის შესახებ	
საქმიანობის სახე	აეროპორტის ოპერირება
კომპანიის დასახელება	შპს „ბათუმის აეროპორტი“
კომპანიის ოფისის მისამართი	ბათუმი, აეროპორტის გზატკეცილი 220
საიდენტიფიკაციო კოდი	245426882
აეროპორტის მისამართი	ბათუმი, აეროპორტის გზატკეცილი 220
აეროპორტის ხელმძღვანელი	თეა ზაქარაძე
საკონტაქტო ტელეფონი	+995 577 99 91 71
ელ. ფოსტა	Giorgi.Khetsuriani@tav.aero

2 მიმდინარე და დაგეგმილი საქმიანობის მოკლე აღწერა

2.1 აეროპორტის განთავსების ტერიტორია და ინფრასტრუქტურა (მიმდინარე საქმიანობა)

ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი მდებარეობს ქ. ბათუმის სამხრეთ-დასავლეთით, ქალაქის ცენტრიდან დაახლოებით 4.5 კმ-ის დაშორებით. მისამართი: აეროპორტის გზატკეცილი №220. აეროპორტისთვის განკუთვნილი ტერიტორია (ს/კ: 05.32.19.205 არასასოფლო-სამეურნეო) დაახლოებით 116 ჰა-ს შეადგენს. ნაკვეთს ჩრდილოეთით, ჩრდილო-აღმოსავლეთით და აღმოსავლეთის მხრიდან კერძო საკუთრებაში არსებული ტერიტორიები და საცხოვრებელი სახლები ესაზღვრება, სამხრეთით და სამხრეთ დასავლეთით თავისუფალი დაუსახლებელი სახელმწიფო და კერძო ტერიტორიები, ხოლო დასავლეთით, საავტომობილო გზა, სანაპირო ზოლი და შავი ზღვა. შპს „ბათუმის აეროპორტი“-ს გზშ-ს დოკუმენტაციის მიხედვით უახლოეს მოსახლემდე დაშორება შეადგენს 95 მ-ს.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“-ს შესახებ ზოგადი ინფორმაცია შემდეგია:[1]

- ობიექტის მაქსიმალური საპროექტო წარმადობა 1 200 000 მგზავრი/წელ;
- მომსახურე პერსონალის სრული რაოდენობა 342 კაცი;
- სამრეწველო ზონის საერთო ფართობი 116 ჰა;
- ასაფრენ დასაფრენი ბილიკის ფართობი 150 000 მ^2
- ბაქნის ფართობი 58 493 მ^2;
- სამანევრო ბილიკი 2 ც. 15 200 მ^2;
- მოსაბრუნებელი მოედნების ფართობი 18239 მ^2;

აეროპორტს გააჩნია მომსახურე, მოძრავი სატრანსპორტო და ტექნიკა-დანადგარები:

- მორიგის მოძრავი მსუბუქი ავტომანქანა (აეროდრომის სამსახური) 1 ცალი;
- ტრაქტორი სხვადასხვა სამუშაოებისათვის (აეროდრომის სამსახური) 4 ცალი;
- ავტომანქანა ЗИЛ-130/131 სხვადასხვა სამუშაოებისათვის (აეროდრომის სამსახური) 4 ცალი;
- თოვლის საწმენდი მანქანა - Snow Fighter (აეროდრომის სამსახური) 1 ცალი;
- ავტომანქანა - Mercedes Benz სხვადასხვა სამუშაოებისათვის (აეროდრომის სამსახური) 1 ცალი;
- ავტომანქანა (Ford Transit) სხვადასხვა სამუშაოებისათვის (აეროდრომის სამსახური) 1 ცალი;
- ავტომანქანა (GAS) — მოყინვის საწინააღმდეგო ფხვნილის მოსაყრელი მანქანა (აეროდრომის სამსახური) 1 ცალი;
- ცვლის მოძრავი მსუბუქი ავტომანქანა (სახანძრო სამსახური) 1 ცალი;
- სახანძრო ავტომანქანა თითო 9 ტონა წყლის ტევადობით 3 ცალი;
- ქაფწარმომქმნელი 1 ტ ტევადობით 1 ცალი;
- სახანძრო წყალმზიდი (20 ტ) 1 ცალი;
- განათების მობილური მოწყობილობა (სახანძრო სამსახური) 2 ცალი;
- საჰაერო ხომალდის გამცილებელი ავტომანქანა 2 ცალი;
- ბარგის მზიდი ბორბლებიანი ტრაქტორი 4 ცალი;
- გაყინვის საწინააღმდეგო სითხის მანქანა (De-Icing) 1 ცალი;
- მგზავრთა ბაქანზე ტრანსპორტირების ავტობუსი (YUTONG BUS) 2 ცალი;
- ვიაიპი მიკროავტობუსი 1 ცალი;
- საჰაერო სტარტერი 2 ცალი;

[1] აეროპორტში ჩატარდა ტექნიკის სრული ჩამონათვალის დაზუსტების სამუშაო, ჩამოთვლილ სიას დაემატა ახალი ტექნიკის დასახელებები, რომელიც უკვე არსებობდა ან ეტაპობრივად ემატებოდა აეროპორტში, მათი შეძენა და დამატება ამ ცვლილებების ფარგლებში არ მომხდარა, შესაბამისად სრული სია წარმოდგენილია აღნიშნულ დოკუმენტში.

- საჰაერო ხომალდების ელექტროკვების გენერატორული დანადგარი (GPU) 3 ცალი;
- სამედიცინო მომსახურების მანქანა Ambu lift — ინვალიდი მგზავრებისათვის 2 ცალი;
- ტრაპი (მოძრავი) 1 ცალი;
- ტრაპი (მისაბმელი) 8 ცალი;
- საპირფარეშოს მომსახურე მანქანა 1 ცალი;
- სასმელი წყლის მანქანა 1 ცალი;
- დასუფთავების გენერატორი 1 ცალი;
- მოძრავი კონვეიერული დამტვირთავი 4 ცალი;
- მისაბმელი კონვეიერული დამტვირთავი 4 ცალი;
- საჰაერო ხომალდის უკან გაწევის მანქანა 2 ცალი;
- სასმელ-სამეურნეო წყლის რეზერვუარი 120,5 მ3 1 ცალი;
- საწვავის ჰორიზონტალური მიწისქვეშა რეზერვუარი 20 მ^3.

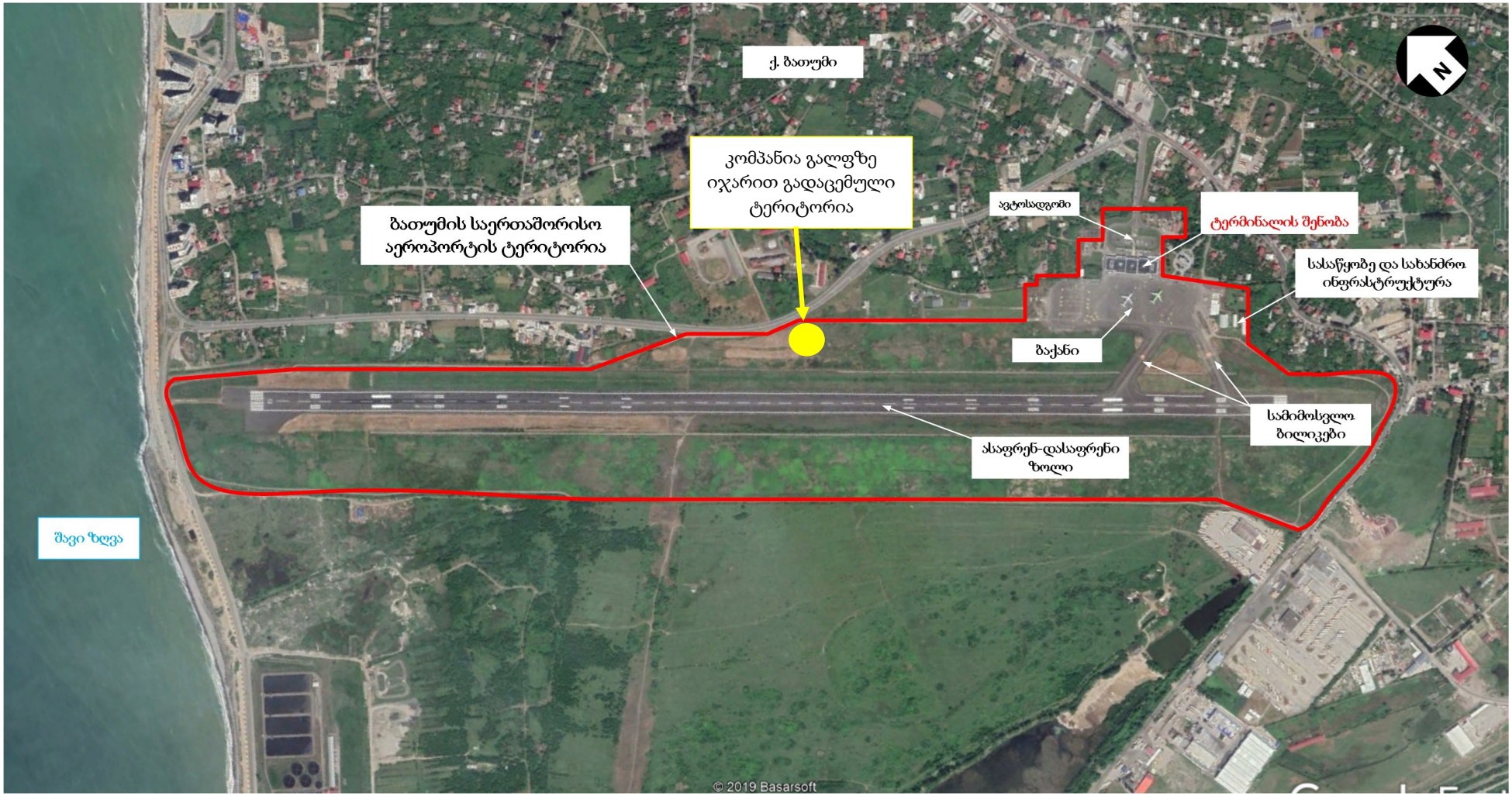
მგზავრთა მიმღებ ტერმინალში მიმდინარეობს შემდეგი ოპერაციები:

- მგზავრთა მიღება და საინფორმაციო მომსახურება;
- ბარგის მიღება და რეგისტრაცია;
- საპასპორტო კონტროლი;
- თვითმფრინავამდე მიყვანა;
- ჩამოსული მგზავრების მიღება;
- ბარგის გაცემა;
- საპასპორტო კონტროლი და რეგისტრაცია;
- აეროპორტის წყლმომარაგება/კანალიზაციით, ენერგიით და გათბობა კონდენცირებით უზრუნველყოფა;

ობიექტი უზრუნველყოფილია ელ. მომარაგებით, წყლით, საკანალიზაციო (ბიოლოგიური გამწმენდი) და სანიაღვრე სისტემებით, გათბობით და ა.შ. თვითმფრინავების საწვავით გამართვას ახორციელებს კონტრაქტორი კომპანიები და ტერიტორიაზე საცავები და სახელოსნო არ არის განთავსებული. აეროპორტი აკმაყოფილებს ICAO-ს საერთაშორისო სტანდარტებს. სამუშაო დღეთა რაოდენობა შეადგენს 365 დღეს წელიწადში და აფრენა დაფრენის ციკლთა რაოდენობა განისაზღვრება საჭიროებისამებრ.

აეროპორტის ტერიტორიის აეროფოტო იხილეთ ქვემოთ მოყვანილ ნახაზზე 2.1.1.

ნახაზი 2.1.1. *აეროპორტის განთავსების სიტუაციური ნახაზი*



სურათი 2.1.4. *ბათუმის აეროპორტის ტერიტორიის ხედები, შენობის რეკონსტრუქციის შემდეგ და ზოგადი ხედები*



















2.2 შპს „ბათუმის აეროპორტის“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება (დაგეგმილი საქმიანობა)

შპს „ბათუმის აეროპორტში“ იგეგმება ექსპლუატაციის პირობების შემდეგი ცვლილებები, რომლებიც საჭიროებენ სკრინინგის პროცედურის გავლას.

რამპის შენობის მშენებლობა

ბაქნის მხარეს, კადასტრული კოდი 05.32.22.035 მქონე ტერიტორიაზე, რამპ ჰენდლინგის სამსახურის თანამშრომლებისთვის დაგეგმილია 2-სართულიანი ადმინისტრაციული შენობის მშენებლობა. კონსტრუქციულად შენობა წარმოადგენს ლენტურ საძირკველზე დაფუძნებულ ლითონკონსტრუქციას (რკინის კოლონა-რიგელები) სართულშუა რკინაბეტონის არმირებული ფილით; კედლები და სახურავი მოეწყობა სენდვიჩ-პანელებით. საპროექტო ფართობებია: 1-ლი სართული — გარე პერიმეტრზე 122,5 მ² (შიდა ფართობი 97,75 მ²), მე-2 სართული — გარე პერიმეტრზე 122,5 მ² (შიდა ფართობი 97,33 მ²), კიბეების ფართობი — 17,1 მ². შენობაში განთავსდება რამპის პერსონალის გასახდელი და დასასვენებელი ოთახები, სამზარეულო და სველი წერტილები.

სამშენებლო სამუშაოები მოიცავს: საპროექტო-სანებართო დოკუმენტაციის მომზადებასა და ნებართვის მიღებას ადგილობრივი მერიისგან, სამშენებლო მოედნის მოწყობა-შემოღობვას, მიწის ესკავაციისა და საძირკვლის მოწყობას, შენობის სამონტაჟო სამუშაოებს, შიდა საინჟინრო ქსელების (ელექტრობა, წყალმომარაგება, წყალარინება, ინტერნეტი, ხანძარსაწინააღმდეგო კვამლის დეტექტორები) მოწყობას, მეტალოპლასტმასის ფანჯრების, თბოიზოლირებული თაბაშირმუყაოს შიდა კედლებისა და ხანძარმედეგი კარების მონტაჟს, სველი წერტილებისა და იატაკების მოპირკეთებას (კერამიკული ფილა/ლამინატი), კედლების შეღებვას, მეტალის კიბეებისა და მეხამრიდის მოწყობას, გარე პერიმეტრზე ასფალტის საფარის მოწყობასა და მარკირებას, სამშენებლო ნარჩენების გატანასა და ტერიტორიის დასუფთავებას, საბოლოოდ კი — შენობის ექსპლუატაციაში მიღებას ადგილობრივ მერიაში.



სურათი 2.2-1. რამპ ჰენდლინგის საოფისე შენობის საპროექტო 3D ვიზუალიზაცია

ელექტრო ქსელის განახლება და 250 კვა დიზელ-გენერატორის გადატანა

ბაქნის მხარეს არსებული შენობა-ნაგებობების ელექტრომომარაგების გასაუმჯობესებლად დაგეგმილია მათი ახალ ელექტრო ქსელზე მიერთება — ახალი კაბელგაყვანილობის სამუშაოები და მიერთება ახალ სატრანსფორმატორო კვანძთან, ხელვაჩაურის მიმართულებით. არსებული ქსელები („ბათუმი-4“ და წყალსადენი/ხელვაჩაურის ხაზი) შენარჩუნდება სათადარიგო რეჟიმში. დამატებით მოეწყობა დამიწების კონტურები. სამუშაოებს შეასრულებს კონტრაქტორი კომპანია.

პარალელურად, არსებული 250 კვა სიმძლავრის დიზელ-გენერატორი გადავა ბაქნის მხარეს, სადაც მისთვის მოეწყობა ახალი შენობა ლითონკონსტრუქციული კარკასითა და სენდვიჩ-პანელით (სიგრძე 4 მ, სიგანე 3 მ, სიმაღლე 2.5 მ); რადიატორის მხარეს — ჟალუზებით, წინა მხრიდან — გასახსნელი კარით.

დაზუსტებული ტექნიკური მონაცემებით, ბაქნის მხარეს არსებული ობიექტების ელექტრომომარაგებისთვის გათვალისწინებულია სპილენძის საკაბელო ხაზის გაყვანა არსებული აღრიცხვის კვანძიდან (SP 103-634) გენერატორის ავტომატურ გადამრთველამდე (კაბელი 3×95+50 მმ², სიგრძით ≈80 მ), ხოლო გენერატორის ელექტროკარადიდან — ახალი სახანძრო შენობის, სახანძრო სატუმბი სადგურისა და ელექტროტრანსპორტის სადგომი ფარდულის საპროექტო 0,4 კვ-იან ელექტროკარადებამდე (კაბელი 5×25 მმ², საერთო სიგრძით ≈290 მ). კაბელები გაივლება წინასწარ მოწყობილ საკაბელო არხებში (გოფრირებული მილით, ≈360 გრძ.მ), ხოლო წყლის არხის კვეთაზე — ლითონის დამცავ მილში. საკაბელო არხის მოსაწყობად საჭირო გრუნტის სამუშაოების მოცულობაა ≈75,5 მ³; გათვალისწინებულია აგრეთვე არსებული ასფალტის (≈42 მ²) და ბეტონის (≈2 მ²) საფარის დროებითი დემონტაჟი და შემდგომი აღდგენა.

გენერატორის ახალ ადგილას მოეწყობა ბეტონის საძირკველი (მარკა ბ20, მოცულობა 1,5 მ³), ხოლო არსებული 250 კვა დიზელ-გენერატორი დაიშლება და ხელახლა აიწყობა ახალ ლოკაციაზე. გენერატორთან მოეწყობა 200 კვა სიმძლავრის ავტომატური გადამრთველი (ATS) და ABB-ს კომპლექტაციის მთავარი გამანაწილებელი ელექტროკარადა (0,4 კვ, 3-ფაზა, 400ა მთავარი ამომრთველი, 3×250ა და 2×100ა სარეზერვო გამანაწილებელი ავტომატები, 5×32ა ერთფაზა ავტომატები, დამიწება/ნულის კლემებით). დამატებით მოეწყობა 3 ცალი 0,4 კვ-იანი გამანაწილებელი ელექტროკარადა (სახანძრო შენობის, სახანძრო სატუმბი სადგურისა და ელექტროტრანსპორტის სადგომის მისამართებზე), სათანადო ავტომატური ამომრთველების კომპლექტით. სამუშაოების დასასრულებლად ჩატარდება კაბელის ბოლოების მიერთება ქსელზე, ძალოვანი კაბელების ლაბორატორიული ტესტირება და დამიწების კონტურის შემოწმება.

მუნიციპალური ნარჩენების ურნების განთავსების წერტილის გადატანა

ბაქანზე ამჟამად განთავსებული ურნები, ახალი რამპ ჰენდლინგის შენობის მშენებლობის გამო, გადავა აეროდრომის ტერიტორიის ფარგლებში — მე-2 და მე-3 ანგარებს შორის მდებარე კუთხურ ტერიტორიაზე, ფართობით ≈280 მ². ურნების განთავსების ტერიტორიაზე მისასვლელ გზას (ანგარებს შორის) მოეწყობა ასფალტის საფარი, ფართობით 280 კვ.მ, ბეტონის საფარის ნაცვლად.

დამატებით საჭიროა გათვალისწინდეს, რომ დაუშვებელია სანიაღვრე წყლების ტერიტორიაზე ან გრუნტში ჩაშვება/ჩაღვრა; ამ მიზნით ნარჩენების ურნების ტერიტორიაზე მოეწყობა მყარი (ბეტონის) ზედაპირი საკუთარი სანიაღვრე შემკრებით, საიდანაც შეგროვილი წვიმის წყალი მიემართება არსებულ ბიოლოგიურ გამწმენდ ნაგებობაში გასაწმენდად, წყალი არ იქნება ნავთობპროდუქტებით ან სხვა ქიმიური ნივთიერებებით დაბინძურებული, მოსალოდნელია მხოლოდ საყოფაცხოვრებო ბიოლოგიური ნარჩენის (მცირე რაოდენობის საკვების ნარჩენების დავარდნა ან ურნის დაცლის დროს გადმოღვრა) მოხვედრა.



სურათი 2.2-3. ურნების ახალი განთავსების ადგილი (≈280 მ²)

ელექტრო ტექნიკის სატენის/ჩარჯერების მოწყობა

რამპის შენობის გვერდით არსებულ ნახევრადღია შენობაში (ადრე გამოიყენებოდა ტექნიკის სადგომად; ზომები: სიგანე 8.5 მ, სიგრძე 9.5 მ, სიმაღლე 4.5/3.5 მ) მოეწყობა 3 ელექტრო ჩარჯერის წერტილი რამპის ელექტრო ტექნიკისთვის.



სურათი 2.2-4. მოსაწყობი ელექტრო ტექნიკის დასატენი/ჩარჯერების ადგილი

გამწმენდი ნაგებობის მექანიკური ნარჩენის მოსაცილებელი ზონა

გამწმენდი ნაგებობის მექანიკური ნარჩენის მოსაცილებელი ზონის ადგილზე მოეწყობა ბეტონის საფარი, ფართობით 30-40 მ².



სურათი 2.2-5. ჩამდინარე წყლების მექანიკური წმენდის ადგილი

ქ. ბათუმის ცენტრალიზებული წყალმომარაგების სისტემასთან მიერთება

როგორც ცნობილია აეროპორტის ტერიტორაზე არ არსებობდა ცენტრალური, ქ. ბათუმის წყლის წყალმომარაგების სისტემა, დაგეგმილია ქალაქის წყლის შემოყვანა. ქალაქის სასმელი წყლის ცენტრალური მილსადენი გადის აეროპორტის სიახლოვეს ,სადაც მოხდება მიერთება.

აეროპორტს სასმელი წყლით მოამარაგებს შპს „ბათუმის წყალი“-ს ქსელი, სამი წერტილიდან:

- 32 მმ დიამეტრის მილით — ახალი ადმინისტრაციული შენობა, სასაწყობე შენობა და სასადილო;
- 75 მმ დიამეტრის მილით — ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის ტერმინალის შენობა;
- 63 მმ დიამეტრის მილით — ბაქანზე არსებული შენობები, კერძოდ სახანძრო დეპო და ანგარები (რამპ ჰენდლინგის ოფისები).

სასმელი წყალი გამოყენებული იქნება მხოლოდ დასალევად; ტექნიკური წყლის მოთხოვნილება (მათ შორის სახანძრო ავტომანქანების ცისტერნები და ჰიდრანტები) კვლავ დაკმაყოფილდება ჭაბურღილის წყლით.

საკანალიზაციო და სანიაღვრე სისტემა

დამატებით აღინიშნება, რომ აეროპორტის საკანალიზაციო სისტემა (საყოფაცხოვრებო ფეკალური მასები) ამჟამად არ არის მიერთებული ქალაქის საკანალიზაციო ქსელზე, ამისათვის მოწყობილია ბიოლოგიური გამწმენდი — მუნიციპალიტეტს არ გააჩნია ამ ტერიტორიაზე შესაბამისი სისტემა. საკანალიზაციო ქსელის მოწყობა დაგეგმილია

სამომავლოდ, რომლის განვითარების შემდეგ კომპანიას დაგეგმილი აქვს ფეკალური მასები ჩაუშვას ქალაქის საკანალიზაციო სისტემაში.

სანიაღვრე (წვიმის წყალი) სისტემა კი მიერთებულია ქალაქის სანიაღვრე ქსელზე 2012 წლიდან. შესაბამისად სანიაღვრე წყლის ზღვაში ჩაშვება აღარ განხორციელდება და სალექარის საჭიროება აღარ იარსებებს. იხ. დანართი. 1.

ადმინისტრაციული ოფისების მიმდებარედ 1157 კვ.მ ფართობზე ასფალტის საფარის მოწყობა (პარკინგი)

ადმინისტრაციული ოფისების მიმდებარედ, 1157 კვ.მ ფართობზე დაგეგმილია ასფალტის საფარის მოწყობა 21 ავტომობილზე გათვლილი პარკინგისთვის. ტექნიკური პროექტის მიხედვით სამუშაოები მოიცავს: ორშრიან ასფალტბეტონის საფარს (უხეშმარცვლოვანი — 6 სმ + წვრილმარცვლოვანი — 4 სმ), ქვიშა-ხრეშის საფუძველს (0-40 მმ, 20 სმ), ბორდიურების მოწყობას (70/30/15 სმ), სანიაღვრე სისტემისა და გამწმენდი ავზის მოწყობას, განათების ბოძის საძირკველს და საჭირო ელექტროკაბელის გაყვანას.



სურათი 2.2-6. ადმინისტრაციული შენობის უკანა მხარე — დაგეგმილი პარკინგის ტერიტორია

კომერციული კონტეინერის განთავსება

არსებული ანგარის მიმდებარედ მოეწყობა 99 მ² ბეტონის საფარი (22×4.5 მ), რომელზეც საწყის ეტაპზე დაიდგმება 1 კონტეინერი (8.4×3 მ, 25.2 მ²) და მისი გვერდით — პატარა სველი წერტილის ოთახი (1.3×1.3 მ, 1.69 მ²). კონტეინერის განთავსება გათვალისწინებულია კომერციული დანიშნულებით.



სურათი 2.2-7. კონტეინერის დაგეგმილი განთავსების ადგილი

მგზავრთა გადაყვანის რაოდენობის გაზრდა

როგორც აქამდე ცნობილი იყო, შპს „ბათუმის აეროპორტში“ წლის განმავლობაში 1 200 000 მგზავრი/წელ ემსახურებოდა, რასაც შესაძლოა მიაღწიოს წლის ბოლომდე, ამიტომ კომპანიამ გადაწყვიტა მოსალოდნელ ზრდაზე მიაწოდოს შესაბამის ორგანოებს ინფორმაცია, სავარაუდო ზრდის რიცხვია 1 750 000 მგზავრი/წელ, ესეიგი მგზავრთა რაოდენობის ზრდა მოსალოდნელია 550 000 მგზავრით.

აღსანიშნავია, რომ აეროპორტში გასულ წლებში განხორციელებული და დაგეგმილი ინფრასტრუქტურული ცვლილებები ნაწილობრივ მგზავრთა ზრდასთან იყო დაკავშირებული, ამჟამად მოსალოდნელ ზრდაზე ინფრასტრუქტურული ცვლილებები საჭირო არ არის, შენობები, ტერმინალები და სხვა, მოსალოდნელ მგზავრთა ნაკადს უპრობლემოდ გაატარებს, ხოლო სხვა დანარჩენი დაგეგმილი ცვლილებები მგზავრთა მომსახურების ხარისხის და კომფორტის გაუმჯობესების მიზნით დაიგეგმა.

იზრდება დასაქმებულთა რაოდენობაც 370 პერსონამდე, ისინი ძირითადად აეროპორტის შეუფერხებელი და ხარისხიანი მომსახურებისთვის დაემატება, ისინი იმუშავებენ ცვლაში.

3 საპროექტო ტერიტორიის კვლევის შედეგები და გარემოზე ზემოქმედების შეფასება

3.1 ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება

დაგეგმილი საქმიანობებიდან გამომდინარე, ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული წყაროების მოწყობა არ იგეგმება. დაგეგმილი ცვლილებები მოიცავს: რამპ ჰენდლინგის საოფისე შენობის მშენებლობას, არსებული 250 კვა დიზელ-გენერატორის ერთი ადგილიდან მეორეზე გადატანას, მუნიციპალური ნარჩენების ურნების განთავსების ადგილის შეცვლას, ელექტრო ტექნიკის ჩარჯერების მოწყობას, გამწმენდი ნაგებობის მექანიკური ნარჩენის მოსაცილებელი ზონის მიმდებარედ ბეტონის მოწყობას, ქ. ბათუმის ცენტრალიზებულ წყალმომარაგების სისტემასთან მიერთებას, საკანალიზაციო/სანიაღვრე სისტემასთან დაკავშირებულ დაზუსტებებს, ადმინისტრაციული ოფისების მიმდებარედ 1157 კვ.მ ფართობზე პარკინგის მოწყობას, კომერციული კონტეინერის განთავსებას, ასევე მომსახურე მგზავრთა რაოდენობის ზრდას (1 750 000 მგზავრამდე) და შესაბამისად პერსონალის რაოდენობის მატებას.

ჩამოთვლილთაგან მხოლოდ დიზელ-გენერატორის გადატანა უკავშირდება პოტენციურ საწვავის წვის წყაროს, თუმცა გენერატორი სარეზერვო დანიშნულებისაა და ირთვება მხოლოდ ელექტრომომარაგების შეფერხების შემთხვევაში, შესაბამისად ექსპლუატაციის ეტაპისთვის მისგან ატმოსფერულ ჰაერზე რაიმე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი. დანარჩენი ყველა ცვლილება (შენობის, საფარების, კონტეინერების და საინჟინრო ქსელების მოწყობა) დაკავშირებულია მშრალ სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოებთან, რომლებსაც ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული წყარო არ გააჩნიათ.

რაც შეეხება მშენებლობის ეტაპს, მოსალოდნელია მხოლოდ დროებითი, მოკლევადიანი ზემოქმედება — სამშენებლო ტექნიკის (ექსკავატორი, ავტოთვითმცლელი და სხვ.) მუშაობით გამოწვეული მტვერი და გამონაბოლქვი, რომელიც თითოეულ ცალკეულ სამუშაო წერტილზე არ გასტანს 1 თვეზე მეტ ხანს.

ვინაიდან ცვლილებები არ არის მასშტაბური ხასიათის და წარმოადგენენ ერთმანეთისგან დამოუკიდებელ, შედარებით მცირე მოცულობის სამუშაოებს, შეიძლება ითქვას, რომ როგორც მშენებლობის, ისე ოპერირების ეტაპზე ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედების ხარისხი იქნება ძალიან დაბალი.

3.2 გეოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედება

დაგეგმილი ცვლილებების ფარგლებში არ იგეგმება მრავალსართულიანი შენობა-ნაგებობების მშენებლობა (ყველაზე მაღალი დაგეგმილი ნაგებობა — რამპ ჰენდლინგის საოფისე შენობა — მხოლოდ 2-სართულიანია, მსუბუქი ლითონკონსტრუქციისა), რამაც შესაძლოა დამატებითი საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის საჭიროება გამოეწვია, თუმცა შენობის კონსტრუქციიდან გამომდინარე არ იგეგმება საძირკვლის მასშტაბური მიწის სმაუშაო. ადრე ჩატარებული კვლევის მიხედვით საინჟინრო-გეოლოგიური გარემო ტერიტორიის ფარგლებში ერთგვაროვანია, ამის გამო გეოლოგიურ გარემოზე დამატებითი ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი და ბუნებრივი გეოლოგიური საფრთხეების რისკი მინიმალურია.

3.2.1 საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა

გასულ წლებში ჩატარებულია შპს ,,ბათუმის აეროპორტი”-ს ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა, რისთვისაც გაყვანილი იქნა სათანადო ჭაბურღილები. საპროექტო და გეოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედების კუთხით გამოყენებულია საფონდო მასალები.

კვლევის მიზანს შეადგენდა ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების შესწავლა. გეომორფოლოგიურად საკვლევი უბანი წარმოადგენს აკუმულაციური ტიპის ვაკე რელიეფს, რომელიც აგებულია ალუვიური მდინარეული და ზღვიური ნალექებით. ტერიტორია თავისუფალია შენობა-ნაგებობებისაგან.

ჩატარებული საველე სამუშაოების მონაცემების მიხედვით შედგენილია საგამოკვლევო ჭაბურღილების გეოლოგიურ-ლითოლოგიური სვეტები და ტერიტორიის გეოლოგიური ჭრილები.

როგორც წარმოდგენილი სვეტებიდან და ჭრილებიდან ჩანს, სამშენებლო ტერიტორიის გეოლოგიურ აგებულებაში მონაწილეობენ ალუვიურ-ზღვიური გენეზისის ხრეშოვანი და ქვიშოვანი გრუნტები.

- ფენა 2-ის დელუვიური თიხნარი გავრცელებულია მთელ სამშენებლო ტერიტორიაზე. გრუნტი მყარპლასტიკური კონსისტენციისაა, ღია ყავისფერი, ალაგ-ალაგ აღინიშნება კენჭების ჩანართები. ჭაბურღილებში გადაკვეთილია 1.2-3.0 მ ინტერვალებში, სიმძლავრეები 0.4-1.0 მ-ის ფარგლებშია.
- ფენა 3-ის კენჭნარი თიხის შემავსებლით ხასიათდება ფრაგმენტალური გავრცელებით. გადაკვეთილია:
    - #1 ჭაბურღილში ინტერვალში 1.6-4.0 მ (სიმძლავრე 2.4 მ);
    - #2 ჭაბურღილში ინტერვალში 2.0-3.0 მ (სიმძლავრე 1.0 მ);
    - #3 ჭაბურღილში ინტერვალში 2.0-3.5 მ (სიმძლავრე 1.5 მ);
    - #6 ჭაბურღილში ინტერვალში 0.5-1.5 მ (სიმძლავრე 1.0 მ);
    - #7 ჭაბურღილში ინტერვალში 1.0-2.0 მ (სიმძლავრე 1.0 მ);
    - #8 ჭაბურღილში ინტერვალში 2.3-2.8 მ (სიმძლავრე 0.5 მ);
    - #9 ჭაბურღილში ინტერვალში 2.5-3.5 მ (სიმძლავრე 1.0 მ);
    - #10 ჭაბურღილში ინტერვალში 1.0-2.0 მ (სიმძლავრე 1.0 მ).
- ფენა 4-ის კაჭარ-კენჭნარი ქვიშის შემავსებლით დომინირებულ ადგილს იჭერენ სამშენებლო ტერიტორიის გეოლოგიურ აგებულებაში. გავრცელებულია მთელ სამშენებლო ტერიტორიაზე. ჭაბურღილებში გადაკვეთილია:
    - #1 ჭაბურღილში ინტერვალში 4.0-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 2.0 მ);
    - #2 ჭაბურღილში ინტერვალში 3.0-5.0 მ (სიმძლავრე 2.0 მ);
    - #3 ჭაბურღილში ინტერვალში 3.5-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 2.5 მ);
    - #4 ჭაბურღილში ინტერვალში 2.2-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 3.8 მ);
    - #5 ჭაბურღილში ინტერვალში 3.0-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 3.0 მ);
    - #6 ჭაბურღილში ინტერვალში 1.5-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 4.5 მ);
    - #7 ჭაბურღილში ინტერვალში 2.0-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 4.0 მ);
    - #8 ჭაბურღილში ინტერვალში 2.8-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 3.2 მ);
    - #9 ჭაბურღილში ინტერვალში 3.5-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 2.5 მ);
    - #10 ჭაბურღილში ინტერვალში 2.0-6.0 მ (ხილული სიმძლავრე 4.0 მ).
- ფენა 5-ის საშუალო-მარცვლოვანი ქვიშები გეოლოგიურ ჭრილში გვხვდებიან ცალკეული ლინზების სახით. გადაკვეთილია:
    - #2 ჭაბურღილში ინტერვალში 5.0-6.0 მ (სიმძლავრე 1.0 მ);
    - #4 ჭაბურღილში ინტერვალში 1.5-2.2 მ (სიმძლავრე 0.7 მ).

გრუნტის წყლების მოდენა დაფიქსირდა ხუთივე ჭაბურღილში 3.0-4.0 მ-ის სიღრმეზე მიწის ზედაპირიდან. ბურღვის პროცესში მისი დონე არ შეცვლილა და დგომა დაფიქსირდა იმავე სიღრმეზე.

ჩატარებული საველე და ლაბორატორიული სამუშაოების მონაცემების მიხედვით სამშენებლო უბნის ამგები გრუნტების ფენებში გამოიყოფა 3 საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე):

- I სგე _ დელუვიური თიხნარი (ფენა 2);

- II სგე _ კაჭარ-კენჭნარი (ფენები 3; 4);
- III სგე _ ქვიშა (ფენა 5).

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულის საფუძველზე შეიძლება შემდეგი დასკვნების გაკეთება:

1. საინჟინრო-გეოლოგიური თვალსაზრისით სამშენებლო უბანი იმყოფება დამაკმაყოფილებელ პირობებში. უბანზე და მის მიმდებარედ არ აღინიშნება ნეგატიური გეოლოგიური პროცესები.
2. საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების სირთულის მიხედვით, სნ და წ 1.02.07-87-ის მე-10 (სავალდებულო) დანართის მიხედვით საკვლევი ტერიტორია მიეკუთვნება II კატეგორიას (საშუალო სირთულის).
3. უბნის ამგები გრუნტების ფენაში გამოიყოფა 3 საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე):

    - I სგე _ ფენა 2;
    - II სგე _ ფენები 3; 4;
    - III სგე _ ფენა 5.

ჩატარებული კვლევის შედეგად შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ტერიტორიაზე საშიში გეოლოგიური მოვლენების განვითარება მოსალოდნელი არ ყოფილა და არც სამომავლოდ არის ნავარაუდევი რაიმე პროცესის განვითარება, ხოლო განხორციელებული ან დაგეგმილი ცვლილებები ხელს ვერ შეუწყობენ ასეთი პროცესების განვითარებას, მითუმეტეს, რომ არ არის დაგეგმილი მასშტაბური მიწის სამუშაოები, დაგეგმილი ცვლილებები გულისხმობს მხოლოდ მარტივი მსუბუქი კონსტრუქციების მქონე შენობების ან საფარის მოწყობას, რასაც მიწის სამუშაოები და გრუნტის ამოღება მინიმალურ დონეზე ჭირდება.

3.3 ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედება

დღეისათვის აეროპორტის ტერიტორიაზე მოწყობილია 2 ჭაბურღილი, საიდანაც ხორციელდება ტერიტორიის ტექნიკური მიზნებით წყალმომარაგება. ჭაბურღილებიდან წყალი გროვდება 2 ც 120 ტონიან რეზერვუარში, წყალი გაივლის საფილტრაციო ოთახს, სადაც ქვიშისა და ნახშირის ფილტრებით იფილტრება იქლორება და სუფთავდება, ბოლოს კი გაივლის ბაქტერიულ დეზინფექციას ულტრაიისფერი დასხივებით. წყლის ფილტრაცია მნიშვნელოვანია რათა არ გამოიწვიოს არსებული სისტემის დაზიანება/გაჭედვა/კოროზია.

ტერიტორიაზე ადგილი აქვს საყოფაცხოვრებო-ჩამდინარე წყლების წარმოქმნას, რომელიც იკრიბება და საკანალიზაციო სისტემის გავლით ჩაედინება აეროპორტის გამწმენდ ნაგებობაში, გაწმენდილი წყალი კი ღია არხის საშუალებით ჩაედინება შავ ზღვაში.

დაგეგმილი ცვლილებების პროცესში, კონკრეტულად კი მგზავრთა რაოდენობის მოსალოდნელი ზრდის შემთხვევაში გაიზრდება ჩამდინარე წყლის რაოდენობა, რომლის შემთხვევაშიც არსებული საკანალიზაციო სისტემა და გამწმენდი ნაგებობა (200მ^3/დღე-ღამეში) სრულად უზრუნველყოფს წარმოქმნილი წყლის მიღებას და გაწმენდას.

სამეურნეო-საყოფაცხოვრებო ჩამდინარე წყლების ჩაშვება გაწმენდის შემდეგ ხდება ჩაშვების წერტილში №1, რომლის კოორდინატებია: X = 715499.37; Y=4610664.67.

როგორც დაგეგმილი ცვლილებების პროექტში აღიწერა, ცვლილებების ფარგლებში მოეწყობა მყარი (ასფალტის ან ბეტონის) საფარები და მსუბუქი შენობა-ნაგებობები — რამპ ჰენდლინგის საოფისე შენობა, დიზელ-გენერატორის ახალ ადგილზე გადატანილი შენობა, ურნების განთავსების უბანი, ელექტრო ტექნიკის ჩარჯერების ადგილი, ადმინისტრაციული ოფისების მიმდებარედ პარკინგი (1157 კვ.მ) და კომერციული კონტეინერის პლატფორმა. აღნიშნული ობიექტებისთვის გათვალისწინებულია შესაბამისი სანიაღვრე სისტემების მოწყობა,

რომლებიც მიუერთდება არსებულ სანიაღვრე ქსელს და საბოლოოდ — ქალაქის სანიაღვრე სისტემას, ხოლო ახალი შენობების საყოფაცხოვრებო-ფეკალური მასები მიემართება არსებულ ბიოლოგიურ გამწმენდ ნაგებობაში. ცალკე, ურნების ახალი უბნისთვის მოეწყობა დამოუკიდებელი სანიაღვრე შემკრები (იხ. 2.2 ქვეთავი). ვინაიდან ყველა ზედაპირული ჩამონადენი გაივლის შესაბამის შემკრებ/გამწმენდ სისტემას და პირდაპირ გრუნტში ან ზედაპირულ წყალსატევებში არ ჩაიშვება, ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედების რისკები არსებულთან შედარებით არ იზრდება.

ბათუმის აეროპორტი მდებარეობს შავი ზღვის სანაპირო ზოლის სიახლოვეს, თუმცა ცვლილებების ყველა წერტილი (ბაქანი და გამწმენდი ნაგებობა) სანაპიროდან დაშორებულია დაახლოებით 1.1-დან 2.6 კმ-მდე მანძილით.

საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის მიხედვით გრუნტის წყლების დგომის სიღრმე დაბალია და იცვლება 3-4 მ-ის ფარგლებში, რაც განაპირობებს მიწისქვეშა და ზედაპირული წყლების დაბინძურების ძალიან დაბალ რისკებს.

ზოგადად კი რაც შეეხება სანიაღვრე და სადრენაჟე სისტემას, იგი მოწყობილია აეროპორტის ასაფრენ-დასაფრენი ბილიკის გასწვრივ მთელ სიგრძეზე ორივე მხარეს და კრებს მოსულ ნალექებს, ვინაიდან ბილიკზე წყლის არსებობა საფრთხის შემცველია აფრენა-დაფრენის პროცესისათვის. თვითმფრინავები 100%-ით გამართული და მწყობრში უნდა იყოს გამორიცხულია მათგან რაიმე საწვავის ავარიული დაღვრა, წვეთა ან სხვა, ხოლო ბილიკზე ავტომანქანები არ გადაადგილდება, შესაბამისად სადრენაჟე სანიაღვრე არხებში არ ხვდება ნავთობპროდუქტები და შეგვიძლია განვიხილოთ პირობითად სუფთა წყლად, აქედან გამომდინარე გაწმენდის აუცილებლობა არ არსებობს. სანიაღვრე (წვიმის წყალი) სისტემა კი მიერთებულია ქალაქის სანიაღვრე ქსელზე 2012 წლიდან. შესაბამისად სანიაღვრე წყლის ზღვაში ჩაშვება აღარ განხორციელდება და სალექარის საჭიროება აღარ იარსებებს. იხ. დანართი. 1.

აეროპორტის ტერიტორიაზე სხვა დანიშნულებით წყლის გამოყენება ხორციელდება სახანძრო მიზნებით.

ზემოთაღნიშნულიდან გამომდინარე ექსპლუატაციის ეტაპებზე ზედაპირულ და გრუნტის წყლებზე ზემოქმედება იქნება დაბალი ხარისხის.

3.4 ნიადაგზე და გრუნტზე ზემოქმედება

აეროპორტის განთავსების ნაკვეთი არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულებისაა, სადაც ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა არ არსებობს. ამავე სტატუსით სარგებლობს აეროპორტის სრული ტერიტორია.

დაგეგმილი ცვლილებების ყველა წერტილი (რამპ ჰენდლინგის შენობა, დიზელ-გენერატორის ახალი ადგილმდებარეობა, ურნების უბანი, ელექტრო ჩარჯერების ადგილი, პარკინგი, და კომერციული კონტეინერი) მდებარეობს არსებული, უკვე ათვისებული და ტექნოგენურად დატვირთული ტერიტორიის ფარგლებში - ახალი, ხელუხლებელი ტერიტორიის ათვისება არ ხდება. დიზელ-გენერატორის ახალი ადგილმდებარეობა მოეწყობა ბეტონის საძირკველზე, ხოლო შესაძლო საწვავის/ზეთის დაღვრის რისკის თავიდან ასაცილებლად გენერატორს ექნება დაღვრის შემკრები საშუალება, რაც გამორიცხავს ნიადაგისა და გრუნტის დაბინძურების რისკს. სხვა დანარჩენ წერტილებზე (მყარი საფარები, კონტეინერების პლატფორმები) დაღვრის რისკის შემცველი პროცესი არ მიმდინარეობს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ნიადაგსა და გრუნტზე ზემოქმედება, როგორც მშენებლობის, ისე ოპერირების ეტაპზე, შეფასებულია, როგორც ძალიან დაბალი ხარისხის.

3.5 ბიოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედება

საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ არ ფიქსირდება წითელ წიგნში ან სხვა საერთაშორისო ხელშეკრულებით დაცული მცენარეები. ტერიტორიაზე განთავსებულია რამდენიმე ერთეული ხელოვნურად განაშენიანებული კვიპაროსისერთა ოჯახის ხე მცენარე, კვიდო, მაჯაღვერი, და მარაოსებრი პალმა, აღნიშნული მცენარეების დარგვა შპს „ბათუმის აეროპორტი“-ს ადმინისტრაციის მიერ განხორციელდა.

ტერიტორიის მაღალი და ხანგრძლივი ტექნოგენური დატვირთვის ასევე, აქ არსებული დამაფრთხობლებისა და ყოველდღიურად გატარებული ღონისძიებების გამო (თვითმფრინავის ფრენისათვის ფრინველთა და ცხოველთა არსებობა ბილიკზე საფრთხის შემცველია) აქ არ გვხვდება ცხოველთა და ფრინველთა სახეობები.

დაგეგმილი ცვლილებების არცერთ განხორციელების წერტილზე (რამპ ჰენდლინგის შენობა, დიზელ-გენერატორის ახალი ადგილმდებარეობა, ურნების უბანი, ელექტრო ჩარჯერების ადგილი, პარკინგი და კომერციული კონტეინერი) ხე-მცენარეული საფარი არ გვხვდება, შესაბამისად რაიმე ხემცენარის მოჭრა არ იგეგმება და პირდაპირი ზემოქმედება ხე-მცენარეულ საფარზე არ არის მოსალოდნელი.

დასკვნის სახით შესაძლოა ვთქვათ, რომ ზემოქმედება ძალიან დაბალი ხარისხის და თითქმის ნულთან ახლოსაა.

ბათუმის აეროპორტში დაგეგმილი ცვლილებების ფარგლებში ბიოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედება შეიძლება შეფასდეს, როგორც დაბალი ხარისხის ზემოქმედება.

3.6 ნარჩენების მართვა

პროექტის ფარგლებში ნარჩენების წარმოქმნას ადგილი ექნება მხოლოდ მშენებლობის ეტაპზე (მიწის სამუშაოები, სამონტაჟო/სამშენებლო ნარჩენები), ხოლო შესაბამის სამუშაოებს შეასრულებს კონტრაქტორი კომპანია, რომელიც კონტრაქტის ფარგლებში იღებს პასუხისმგებლობას წარმოქმნილი ნარჩენების სათანადო მართვასა და ტერიტორიიდან გატანაზე. ბათუმის აეროპორტსა და შესაბამის კონტრაქტორ კომპანიებს შორის გაფორმდება ხელშეკრულებები, რომლებიც სპეციალურად მოიცავს ნარჩენების მართვისა და გატანის ვალდებულებებს. ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელია მხოლოდ მუნიციპალური ნარჩენების მცირე რაოდენობით ზრდა მგზავრთა მოსალოდნელი რაოდენობის ზრდის გამო. სხვა კუთხით დაგეგმილი ცვლილებებით ნარჩენების რაოდენობის ან სახეობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი.

ამავდროულად კომპანიას გააჩნია ნარჩენების მართვის გეგმა, რომელიც შეთანხმებულია გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან. ტერიტორიაზე ხორციელდება ნარჩენების სეპარირება.

დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ ნარჩენების წარმოქმნით გამოწვეული ზემოქმედება გარემოზე იქნება ძალიან დაბალი.

3.7 სოციალურ გარემოზე ზემოქმედება

აეროპტორტში დაგეგმილი სამუშაოები კომფორტულს და უსაფრთხოს გახდის როგორც მგზავრთა, ისე დასაქმებული პერსონალის სამუშაო გარემოს, შესაბამისად დადებითად აისახება სოციალრ გარემოზე.

დაგეგმილი ცვლილებების ფარგლებში იზრდება პერსონალის რაოდენობა, ისინი გადანაწილდებიან და დასაქმდებიან სხვადასხვა ცვლებში რათა მოხდეს აეროპორტის 24

საათიან რეჟიმში ოპერირება, რაც დადებითად აისახება ადგილობრივ სოციალურ გარემოზე. თითო ცვლაში პერსონალის რაოდენობა უცვლელი დარჩება.

აეროპორტის ტერიტორია და არსებული ინფრასტრუქტურა შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს, მათ შორის ICAO-ს უსაფრთხოებასა და სტანდარტებთან.

3.8 კუმულაციური ზემოქმედება

ბათუმის აეროპორტის მიმდებარედ არ მდებარეობს ობიექტები, რომლებიც შეიძლება განხილული იქნეს დაგეგმილ საქმიანობასთან კუმულაციურ ჭრილში. შეიძლება ითქვას, რომ დაგეგმილი საქმიანობით გამოწვეული კუმულაციური ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი.

4 გარემოზე შესაძლო ზემოქმედების შეფასება

ცხრილში 4.1. მოცემული შპს „ბათუმის აეროპორტი“-ს ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების პროექტის გარემოზე შესაძლო ზემოქმედების შეფასება შესრულებულია, საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“-ს მე-7 მუხლის, მე-6 პუნქტში მოცემული შეფასების კრიტერიუმების მიხედვით.

ცხრილი 4.1. შპს „ბათუმის აეროპორტი“-ს ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებ გარემოზე შესაძლო ზემოქმედების შეფასება

№	საქმიანობის მახასიათებლები	გარემოზე ზემოქმედების რისკის არსებობა		მოკლე რეზიუმე
		დიახ	არა	
1.1	საქმიანობის მასშტაბი		√	დაგეგმილი საქმიანობა არ არის მასშტაბური, შემოიფარგლება მხოლოდ ცალკეული მცირე მასშტაბის შენობა-ნაგებობებისა და საფარების მოწყობით (რამპ ჰენდლინგის შენობა, დიზელ-გენერატორის გადატანა, ურნების გადატანა, ელექტრო ჩარჯერები, პარკინგი, და კომერციული კონტეინერი) და მგზავრთნაკადის ზრდით. საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის მიხედვით ტერიტორიის გეოლოგიური გარემო ერთგვაროვანია, მრავალსართულიანი შენობა-ნაგებობების მშენებლობა არ იგეგმება და მასშტაბური მიწის სამუშაოები არ არის საჭირო, შესაბამისად ბუნებრივი გეოლოგიური საფრთხის რისკი მინიმალურია.
1.2	არსებულ საქმიანობასთან ან/დადაგეგმილ საქმიანობასთან კუმულაციური ზემოქმედება		√	ბათუმის აეროპორტის მიმდებარედ არ მდებარეობს ობიექტები, რომლებიც შეიძლება განხილული იქნეს დაგეგმილ საქმიანობასთან კუმულაციურ ჭრილში. კუმულაციური ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი
1.3.	ბუნებრივი რესურსების (განსაკუთრებით - წყლის, ნიადაგის, მიწის, ბიომრავალფეროვნების) გამოყენება		√	ბათუმის აეროპორტის განთავსების ნაკვეთი არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულებისაა, ტერიტორიაზე ნაყოფიერი ფენა არ არსებობს. მცენარეული საფარიდან გვხვდება მხოლოდ ხელოვნურად განაშენიანებული, რამდენიმე ჯიშის ერთეული ხე-მცენარეები, რომელთა მოჭრა და პირდაპირი ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი. ტერიტორიაზე წყლის გამოყენება ხორციელდება ტექნიკური, სახანძრო და სასმელი დანიშნულებით. წყლის დიდი რაოდენობით გამოყენებას და ჩამდინარე წყლის დიდი რაოდენობით წარმოქმნას ადგილი არ აქვს.

				დაგეგმილი ცვლილებების წერტილებზე მოეწყობა შესაბამისი სანიაღვრე სისტემები, რომლებიც დაუერთდება ქალაქის ქსელს, ხოლო სამეურნეო-საყოფაცხოვრებო წყლები მიემართება არსებულ ბიოლოგიურ გამწმენდ ნაგებობაში, რის გამოც ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედების რისკი დაბალია. დაგეგმილი ცვლილებების არცერთ წერტილზე ნაყოფიერი ნიადაგის ფენა არ არსებობს, ხოლო დიზელ-გენერატორს ექნება დაღვრის საწინააღმდეგო საშუალება, რაც გამორიცხავს ნიადაგისა და გრუნტის დაბინძურების რისკს.
1.4.	ნარჩენების წარმოქმნა	√		მშენებლობის ეტაპზე წარმოიქმნება სამშენებლო/სამონტაჟო ნარჩენები, რომელთა მართვასა და გატანაზეც პასუხისმგებლობას კონტრაქტორი კომპანია იღებს შესაბამისი ხელშეკრულების ფარგლებში; ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელია მხოლოდ მუნიციპალური ნარჩენების ზრდამ სხვა სახის ნარჩენების რაოდენობის ან სახეობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი.
1.5.	გარემოს დაბინძურება და ხმაური	√		დროებითი, მოკლევადიანი (არაუმეტეს 1 თვისა თითოეულ სამუშაო წერტილზე) ხმაურისა და მტვერის ემისია მოსალოდნელია მხოლოდ სამშენებლო ტექნიკის მუშაობის პროცესში; ექსპლუატაციის ეტაპზე სტაციონარული გაფრქვევის წყარო არ იქმნება. დაგეგმილი ცვლილებებიდან მხოლოდ დიზელ-გენერატორის გადატანა უკავშირდება პოტენციურ საწვავის წვის წყაროს, თუმცა გენერატორი სარეზერვო დანიშნულებისაა და ირთვება მხოლოდ ელექტრომომარაგების შეფერხებისას, შესაბამისად ექსპლუატაციის ეტაპზე ატმოსფერულ ჰაერზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი.
1.6.	საქმიანობასთან დაკავშირებული მასშტაბური ავარიის ან/და კატასტროფის რისკი		√	დაგეგმილი ცვლილებების ფარგლებში ოპერირება განხორციელდება საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით და არ არის მასშტაბური ავარიის/კატასტროფის რისკის შემცველი;
დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილი და მისი თავსებადობა				
2.1.	ჭარბტენიან ტერიტორიასთან		√	აეროპორტის ტერიტორია ჭოროხის დაცული ტერიტორიიდან დაშორებულია მნიშვნელოვანი მანძილით 2კმ, დაგეგმილი საქმიანობა არ გულისხმობს ახალი ტერიტორიების ათვისებას, შესაბამისად

				ცვლილებით გამოწვეული ზემოქმედება ჭოროხის დაცულ ტერიტორიაზე მინიმალურია.
2.2.	შავი ზღვის სანაპირო ზოლთან	√		ობიექტი მდებარეობს შავი ზღვის სანაპირო ზოლში, თუმცა ცვლილებების წერტილები (ბაქანი და გამწმენდი ნაგებობა) სანაპიროდან დაშორებულია 1.1-2.6 კმ-ით და ზღვის გარემოსთვის რისკის შემცველი არ არის.
2.3.	ტყით მჭიდროდ დაფარულ ტერიტორიასთან, სადაც გაბატონებულია საქართველოს „წითელი ნუსხის“ სახეობები		√	ობიექტი არ მდებარეობს ტყით დაფარულ ტერიტორიის სიახლოვეს
2.4.	დაცულ ტერიტორიებთან		√	ობიექტი არ მდებარეობს დაცული ტერიტორიების სიახლოვეს.
2.5.	მჭიდროდ დასახლებულ ტერიტორიასთან		√	ობიექტი მდებარეობს ქ. ბათუმის ტერიტორიაზე მის გარეუბანში, სადაც გვხვდება დასახლებული ადგილები, თუმცა აეროპორტის ირგვლივ საცხოვრებელი სახლების სიმჭიდროვე მაღალი არ არის
2.6.	კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლთან და სხვა ობიექტთან		√	ობიექტი არ მდებარეობს კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლთან ან სხვა ობიექტებთან სიახლოვეს
საქმიანობის შესაძლო ზემოქმედების ხასიათი				
3.1.	ზემოქმედების ტრანსსასაზღვრო ხასიათი		√	ობიექტს არ ექნება ტრანსსასაზღვრო ზემოქმედების ხასიათი
3.2.	ზემოქმედების შესაძლო ხარისხი და კომპლექსურობა		√	ზემოქმედების ხარისხი და კომპლექსურობა არ არის მნიშვნელოვანი. დაგეგმილი ცვლილებები დადებითად აისახება სოციალურ გარემოზე — უმჯობესდება მგზავრთა და პერსონალის სამუშაო გარემო, ხოლო პერსონალის ზრდა უზრუნველყოფს აეროპორტის 24-საათიან რეჟიმში ოპერირებას.

დანართი 1. მშენებელ-კონტრაქტორთან გაფორმებული ხელშეკრულება, რომელმაც განახორციელა ბათუმის აეროპორტის ტერიტორიაზე წარმოქმნილი სანიაღვრე წყლის ქ. ბათუმის სანიაღვრე ქსელზე მიწერთების სამუშაო **(ხელშეკრულება წარმოდგენილია არასრულად, ვინაიდან მისი დეტალები კონფიდენციალურია).**

ხელშეკრულება № 00381/12 12

ქ. თბილისი „22“ ნოემბერი, 2012 წ.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“, წარმოდგენილი მისი დირექტორის ქ. მეთე ერქალის სახით (შემდგომ ტექსტში **„დამკვეთი“**) ერთის მხრივ, და შპს **"Eco Construction"** (შემდგომ ტექსტში **„შემსრულებელი“**), წარმოდგენილი მისი დირექტორის ენგინ ალთინსოის სახით, მეორეს მხრივ, ურთიერთშეთანხმებით და საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის საფუძველზე ვდებთ ხელშეკრულებას შემდეგზე:

1. ხელშეკრულების საგანი

“დამკვეთი” უკვეთავს ხოლო “შემსრულებელი” უზრუნველყოფს ბათუმის საერთაშორისო ეროპორტის სარეჟიმო ტერიტორიაზე სადრენაჟო სისტემის რეაბილიტაციას, სამუშაოს ტექნიკური პირობები მოცემულია დანართ №1-ში, პროექტი წარმოდგენილია დანართ №2-ში, სამუშაოს მოცულობა და ფასები მოცემულია დანართ №3-ში, თითოეული/ყოველი დანართი წარმოადგენს ძირითადი ხელშეკრულების განუყოფელ ნაწილს.

2. მხარეთა ვალდებულებები
„დამკვეთი” ვალდებულია

2.1.1. უზრუნველყოს შემსრულებლის პერსონალის და ტექნიკის დაშვება და გადაადგილება აეროდრომის სარეჟიმო ტერიტორიაზე “დამკვეთის” ხარჯებით.

2.1.2. უზრუნველყოს უსაფრთხო მუშაობა აეროდრომის მუშა მოედანზე.

2.1.3. ხელშეკრულებაში განსაზღვრულ ვადაში აუნაზღაუროს “შემსრულებელს” სამუშაოს ღირებულება.

„შემსრულებელი” ვალდებულია:

2.2.1. უზრუნველყოს ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სამუშაოების შესრულება ხარისხიანად და დროულად.

2.2.2.1. სამშენებლო სამუშაოების შესრულება დაიწყოს 2012 წლის 26 ნოემბრიდან.

2.2.2.2. სამუშაოების დასრულება უზრუნველყოს 2013 წლის 1 ივნისამდე, იმ შემთხვევაში თუ სამუშაოს შესრულება შეფერხდება “დამკვეთის” ან მეტეო პირობების მიზეზით, სამუშაოს დასრულების პერიოდი გადაიწევს შესაბამისად.

2.2.2.3. იმ შემთხვევაში თუ “შემსრულებელი” დააგვიანებს სამუშაოს შესრულებას, იგი ყოველ ვადაგადაცილებულ დღეზე გადაიხდის პირგასამტეხლო ხელშეკრულების ფასის 0.6% ოდენობით.

2.2.4. დასაგები ბეტონის საფარი უნდა შეესაბამებოდეს საერთაშორისო სტანდარტებს.

2.2.5. სადრენაჟო სისტემის დაზიანების შემთხვევაში, საბოლოო მიღება ჩაბარების აქტის გაფორმებიდან ორი წლის განმავლობაში და ეღტი წელი საულედური მიღება ჩაბარების და საბოლოო მიღება ჩაბარების პერიოდში საკუთარი ხარჯებით დაზიანებული მონაკვეთის აღდგენა.