



საქართველოს გარემოს დაცვის მინისტრის

060178750466113

KA060178750466113

ბრძანება No-22

ქ. თბილისი

29 / იანვარი / 2013 წ.

ქ. ბათუმში სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“-ს 110/35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-1“-დან 35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-3“-მდე 35კვ ძაბვის საკაბელო ელექტროგადამცემი ხაზის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის დამტკიცების შესახებ

„გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ლ“ ქვეპუნქტისა და ამავე მუხლის მე-4 პუნქტის საფუძველზე

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. დამტკიცდეს ქ. ბათუმის მერიის მიერ წარმოდგენილ ქ. ბათუმში სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“-ს 110/35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-1“-დან 35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-3“-მდე 35კვ ძაბვის საკაბელო ელექტროგადამცემი ხაზის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №2; 25.01.2013წ;
2. ამ ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“-მ უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№2; 25.01.2013წ.) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ეს ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“-ს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“-ს მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს მთავრობაში (ქ.თბილისი, ინგოროყვას ქ. №7) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში.

საფუძველი: ეკოლოგიური ექსპერტიზისა და ინსპექტირების დეპარტამენტის უფროსის მოვალეობის შემსრულებლის თამარ შარაშიძის მოხსენებითი ბარათი; ქალაქ ბათუმის მერიის წერილი (№04-02/35929; 08.01.2013წ.); ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№2; 25.01.2013წ.)

მინისტრი

ხათუნა გოგალაძე



საქართველოს გარემოს დაცვის სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION OF GEORGIA

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№2

25 იანვარი 2013 წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – 110/35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-1“-დან 35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-3“-მდე 35კვ ძაბვის საკაბელო ელექტროგადამცემი ხაზის მშენებლობა და ექსპლუატაცია
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“. ქ. თბილისი, ვაკის რ-ნი, ს. ეულის №1.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ქ. ბათუმი. სერგი მესხიძის, ბაგრატიონის, ყადირ შერვაშიძის და სულაბერიძის ქუჩები
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 11.01.2013 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „ჰიდროგრაფიკი“

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით ქალაქ ბათუმის მერიის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია სს „ენერჯო-პრო-ჯორჯია“-ს ქ. ბათუმში „110/35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-1“-დან 35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-3“-მდე 35კვ ძაბვის საკაბელო ელექტროგადამცემი ხაზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

35/6 კვ ძაბვის ქვესადგური „ბათუმი-3“ ძაბვას ღებულობს 110/35/6 კვ ქვ/ს „ბათუმი-1“-დან გამავალი 35 კვ ძაბვის საკაბელო ხაზებით, რომლებიც არის მრავალჯერ გადაბმული და ხშირ შემთხვევაში არასაიმედო. შესაბამისად პროექტი ითვალისწინებს ქალაქ ბათუმის ელექტროენერჯით მომარაგების გაუმჯობესების მიზნით, 110/35/6 კვ ძაბვის ქვ/ს „ბათუმი 1“- იდან გამავალი 35კვ ძაბვის №1 და №2 საკაბელო ელექტროგადამცემი ხაზების რეაბილიტაციას - ახალი ცალფაზა კაბელებით შეცვლას. საპროექტო ხაზის სამონტაჟოდ შერჩეულია ცალფაზა (ერთმარღვა) NA2XS(F)2Y - 1x300RM/25 მარკის კაბელი, რომლის ნომინალური დენი ტოლია 461 ამპერის.

საპროექტო კაბელის 110/35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი 1“-იდან გამოსვლა უნდა მოხდეს 35 კვ ძაბვის ღია გამანაწილებელი მოწყობილობის არსებული სახაზო გამთიშველიდან, ხოლო 35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი 3“-ში შესვლა მოხდება ქვესადგურის დახურული გამანაწილებელი მოწყობილობის არსებულ სახაზო გამთიშველზე.

ანგარიშის თანახმად პროექტის ადრეულ ეტაპზე განხილული იქნა 35 კვ-იანი საკაბელო ხაზის ელექტროგადამცემი ხაზის ტრასის მდებარეობის ორი ალტერნატიული ვარიანტი:

- ალტერნატივა №1, რომელიც შერჩეულია (ტრასის მთლიანი სიგრძე-2906მ);
- ალტერნატივა №2, რომლის შერჩევის შემთხვევაში საკაბელო გაივლიდა უფრო მოკლე მანძილს პარალელური ქუჩების და ეზოების მეშვეობით.

ანგარიშში განხილულია ალტერნატიული ვარიანტების დადებითი და უარყოფითი მხარეები, რომლის მეშვეობითაც გამოვლინდა უპირატესი მარშრუტი.

არჩეული მარშრუტის ვარიანტი №1-ის ძირითადი უპირატესობები მდგომარეობს შემდეგში:

- საკაბელო ხაზის ტრასა არ კვეთს საცხოვრებელი სახლების ეზოებში; იგი პრაქტიკულად არ ეხება კერძო საკუთრებას, შესაბამისად არ არსებობს ფიზიკურ და ეკონომიკურ განსახლებასთან დაკავშირებული პრობლემები;
- ტრასის ფარგლებში წარმოდგენილი მცენარეული საფარის სიმწირე მნიშვნელოვნად ზღუდავს ბიომრავალფეროვნებაზე ნეგატიურ ზემოქმედებას (მცენარეული საფარის გაჩეხვა, ცხოველთა სამყაროს შემფოთება);
- ტრასა არ კვეთს ადგილობრივი ინფრასტრუქტურის განსაკუთრებით მნიშვნელოვან ობიექტებს, შესაბამისად არ მოითხოვს სხვადასხვა ობიექტებთან გადაკვეთის საკითხების მოგვარებას (გარდა ერთეული შემთხვევებისა);

ალტერნატიული ვარიანტი №2-ის ძირითადი ნაკლოვანებები მდგომარეობს შემდეგში:

- ტრასით ეზოების გადაკვეთა, ასევე სასოფლო-სამეურნეო სავარგულების გადაკვეთა, რაც გამოიწვევს შედარებით დიდი ფართობის მიწის გამოყენების პირობების შეცვლას, ასევე გარკვეული რაოდენობით ხეხილის გაჩეხვას;
- ეგხ-ის მშენებლობის პროცესში და ასევე ექსპლუატაციის დროს მაღალი იქნებოდა მოსახლეობის ჯანმრთელობასა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები;
- ტრასის დერეფნების ფარგლებში შესაძლებელია არსებობდეს ადგილობრივი ინფრასტრუქტურის ობიექტებიც, რომლებიც კონფლიქტში შევა მოცემულ პროექტთან და გადასაჭრელი გახდება საპროექტო საკაბელო ტრასის და მათთან გადაკვეთის საკითხი.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე უპირატესობა მიენიჭა ალტერნატივა №1-ს.

საპროექტო 35 კვ-იანი მიწისქვეშა საკაბელო ხაზი, რომლის სიგრძეც 2906 მეტრია მთლიანად გადის ქალაქ ბათუმის ტერიტორიაზე კერძოდ: სერგი მესხიძის, ბაგრატიონის, ყადირ შერვაშიძის და სულაბერიძის ქუჩებზე. ბათუმის ეს უბანი წარმოადგენს ქალაქის მჭიდროდ დასახლებულ მონაკვეთს. აღნიშნული ქუჩების ანფალტის საფარი ძირითადად ძლიერ დაზიანებულია, ხოლო ზოგიერთ ადგილებში საერთოდ არ არსებობს.

საპროექტო საკაბელო ხაზი იწყება და გადის სერგი მესხიძის ქუჩაზე, რომლის სიგანე დაახლოებით 15 მეტრია. აღნიშნულ ქუჩას კვეთავს ღელე, რომელსაც ადგილობრივი მაცხოვრებლები ფერიის ღელეს უწოდებენ. ამავე ქუჩაზე მდებარეობს ამჟამად მოქმედი სასაფლაო. შემდეგ საკაბელო ხაზი გადის შერვაშიძისა და ბაგრატიონის ქუჩებზე. შერვაშიძის ქუჩის ნახევარზე გადის სარკინიგზო მაგისტრალი, რომელიც სავარაუდოდ იშვიათად ფუნქციონირებს და ემსახურება ე.წ. ჩიხებიდან ტვირთების გადაზიდვას. ბოლოს სულაბერიძის ქუჩის დასასრულში მდებარე საცხოვრებელ კორპუსებთან საპროექტო საკაბელო ხაზი უერთდება ქვესადგურ „ბათუმი-3“-ს.

ანგარიშის თანახმად საკაბელო ხაზის ტრანშეა უნდა მოეწყოს შემდეგი ნორმებით:

- კაბელი უნდა მოთავსდეს ტრანშეაში, რომლის ზედა და ქვედა ფენა იფარება ქვიშით; კაბელის ჩასადები ტრანშეის სიგანეა 350 მმ; კაბელის მიწაში ჩადების სიღრმე გეგმიურ ნიშნულამდე უნდა იყოს არანაკლებ 700 მმ-სა, ხოლო გზის გადაკვეთაზე არანაკლებ 1,0 მ-სა, ამასთან ცალკეული კაბელი უნდა ჩაიდოს 175/150 მმ დიამეტრის ორმაგკედლიან ხისტ მილში, ხოლო მილები ტრანშეაში უნდა განლაგდეს სამკუთხედის სახით. თითოეული მილის სიგრძე 0.5 - 0.5 მეტრით უნდა გადასცდეს გადასაკვეთი მონაკვეთის სიგრძეს. პროექტში გათვალისწინებულია, როგორც უშუალოდ ტრანშეაში, ასევე მილში ცალფაზა კაბელების სამკუთხა განლაგება. ტრანშეის გადახურვა უნდა მოხდეს საამშენებლო ზომების მქონე რკინაბეტონის ფილებით. ორფენიანი პლასტმასის მილის დანიშნულებაა ყველა ტიპის ძალოვანი და სატელეკომუნიკაციო კაბელების დაცვა მექანიკური ზემოქმედებისაგან.

მიწაში მოთავსებულ კაბელსა და შენობის საძირკველს შორის ჰორიზონტალური მანძილი უნდა იყოს არა ნაკლებ 0.6 მ-სა.

საკაბელო ეგხ-ს მთელ სიგრძეზე მიწის ზედაპირიდან 25 სმ-ში უნდა ჩაიდოს სასიგნალო (გამაფრთხილებელი) ლენტი ЛСЭ-150 (სიგანე 15 სმ);

სამშენებლო სამუშაოების შესრულებაზე - 30 დღის განმავლობაში ყოველდღიურად დასაქმებული იქნება 10 კაცამდე.

სამშენებლო სამუშაოები იყოფა სამ ნაწილად: მოსამზადებელი; სამშენებლო-სამონტაჟო; გაშვება-გაწყობითი.

მოსამზადებელ სამუშაოებში შედის ტრასის განვლადობის შემოწმება, ტრასასთან მისასვლელი გზების შერჩევა, ტრასის გამოკვლევა და დაკვალვა; სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოები მოიცავს ტრასაზე კაბელებისა და სამონტაჟო ტექნიკის მიტანას, მიწის სამუშაოების შესრულებას, კაბელების განლაგებას ტრანშეაში და ტრანშეის მოწყობას ანგარიშში მოცემული მასალებისა და ნორმების გათვალისწინებით; გაშვება-გაწყობითი სამუშაოების ლაბორატორიული შემოწმების ჩატარების შემდეგ ხაზი უნდა დადგეს ძაბვის ქვეშ.

მშენებლობის პირველ ეტაპს წარმოადგენს მიწის ზედაპირზე არსებული ქვაფენილის, შემდგომ კი ნიადაგის ზედა 10 სანტიმეტრიანი ფენის მოხსნა და დასაწყობება. რადგან მშენებარე 35 კვ ძაბვის საკაბელო ხაზის მარშრუტი ძირითადად გადის ტროტუარის გასწვრივ, დიდი ყურადღება დაეთმობა წარმოქმნილი ნარჩენების (ბეტონის, ასფალტის) მართვას, რადგან არ დაბინძურდეს კერძო მოსახლეების ეზოს წინა და მიმდებარე ტერიტორიები. 35კვ საკაბელო ხაზის მშენებლობის შემდგომ მოხდება მიწის დაბრუნება თხრილში. პირველ რიგში თხრილში ჩაიყრება უნაყოფო მიწა და შემდგომ კი ზემოდან დაიყრება ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა.

ანგარიშში წარმოდგენილ გეოლოგიურ დასკვნაში აღნიშნულია: საკვლევ უბანზე და მის მიმდებარე ტერიტორიაზე საშიში გეოლოგიური პროცესების განვითარების კვალი არ აღინიშნება, უბანი მდგრადია და მშენებლობისათვის "დამაკმაყოფილებელ" საინჟინრო-გეოლოგიურ პირობებში იმყოფება, ხოლო თავისი გეოლოგიური, ჰიდროგეოლოგიური და სინჟინრო-გეოლოგიური პირობებიდან გამომდინარე, თანახმად ს.ნ. და წ. 1.02.07.-87-ის მიხედვით უბანი განეკუთვნება I (მარტივი) სირთულის საინჟინრო-გეოლოგიურ კატეგორიას.

ანგარიშის მიხედვით სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით გამოყენებული იქნება ქ. ბათუმის წყალსადენის წყალი. ერთ მომუშავეზე დღის განმავლობაში გათვალისწინებული სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება დაახლოებით 50 ლიტრი. სულ (10 მომუშავეზე) სამუშაოების შესრულების პროცესში (30 დღე) საჭირო წყლის ხარჯი იქნება 15 მ³.

თუ სამშენებლო სამუშაოებში საჭირო იქნება ბეტონის ნარევის შემოტანა იგი მოხდება სპეც-ავტომობილების საშუალებით, შესაბამისად ამ მიმართულებით ტექნიკური წყლის გამოყენება არ მოხდება.

დაგეგმილი საქმიანობის როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის ფაზაზე მოსალოდნელია მხოლოდ სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების წარმოქმნა. ორივე შემთხვევაში გამოყენებული იქნება ქალაქ ბათუმის საკანალიზაციო სისტემა. სამშენებლო სამუშაოების შესრულების ფაზაზე წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების რაოდენობად გაანგარიშებულია: 14,25 მ³/წელ.

ანგარიშში გაკეთებულია შეფასება, რომ სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მოსალოდნელია სამშენებლო მანქანის (ექსკავატორის) მუშაობისას, რაც შესაძლებელია შეფასდეს როგორც მცირე მნიშვნელობის.

როგორც ანგარიშში მოცემული ხმაურის წყაროს ძირითადი მონაცემების ცხრილიდან ჩანს, მშენებლობისას ხმაურის მაქსიმალური სიმძლავრის

მოსალოდნელი (მაქსიმალურად შესაძლებელი) ჯამური დონე მანქანა-დანადგარების უშუალო სიახლოვეში არ აღემატება 92 დბა. ანგარიშში აღნიშნულია, რომ სამშენებლო სამუშაოები იწარმოებს მხოლოდ დღის საათებში და მანქანა-დანადგარების ერთდროული სრული კონცენტრაცია პრაქტიკულად გამორიცხულია. შესაბამისად, მოსახლეობაზე ხმაურის უარყოფითი ზემოქმედების ალბათობა მშენებლობის პერიოდში ამ თვალსაზრისითაა შეიძლება შეფასდეს, როგორც დაბალი.

წარმოდგენილია ხმაურის შესამცირებლად შემდეგი შემარბილებელი ღონისძიებები:

- მანქანა-დანადგარების ტექნიკური გამართულობის უზრუნველყოფა;
- „ხმაურიანი“ სამუშაოების წარმოება მხოლოდ დღის საათებში;
- საჭიროებისამებრ, პერსონალის უზრუნველყოფა დაცვის საშუალებებით (ყურსაცმები);

ანგარიშის თანახმად ნიადაგის დაბინძურების რისკების მინიმუმამდე დაყვანის მიზნით აუცილებელია ტექნიკის და დანადგარ-მექანიზმების გამართულობაზე მუდმივი მეთვალყურეობა. ხოლო სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ განსახორციელებელია რეკულტივაციის ღონისძიებები.

მიწისქვეშა წყლების ხარისხის გაუარესება შესაძლოა გამოიწვიოს ნავთობპროდუქტების ავარიულმა დაღვრამ. გრუნტის წყლების დაბინძურების რისკების პრევენციის მიზნით მნიშვნელოვანია ნიადაგის დაცვასთან დაკავშირებული შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება.

როგორც ანგარიშშია შეფასებული საკაბელო ხაზის განთავსების დერეფნები მცენარეული საფარის თვალსაზრისით ძალზე ღარიბია და დაცული სახეობები ბურქოვან და ბალახეულ მცენარეულობაში არ ყოფილა დაფიქსირებული. მცენარეულ საფარზე ზემოქმედების რისკი მინიმალურია. ასევე მშენებლობის ეტაპზე ტერიტორიაზე მოზინადრე ხმელეთის ცხოველთა და ფრინველთა შემფოთება, მათი სიმცირის გამო იქნება მინიმალური;

ანგარიშის თანახმად საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარე ტერიტორიაზე განთავსებული იქნება სასაწყობო მეურნეობა.

ობიექტის სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების და მისი მომსახურების პროცესში წარმოიქმნება, როგორც სახიფათო, ასევე არასახიფათო საყოფაცხოვრებო ნარჩენები. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების შეგროვება მოხდება საყოფაცხოვრებო ნარჩენების კონტეინერებში. ანგარიშში მითითებულია, რომ ნარჩენების რაოდენობიდან გამომდინარე ყოველდღიურად გატანის შემთხვევაში საკმარისი იქნება ორი 240მ³ მოცულობის კონტეინერის განთავსება.

არასახიფათო სამშენებლო ნარჩენებიდან მოსალოდნელია შემდეგი ტიპის ნარჩენების წარმოქმნა: სპეცტანსაცმელი შესაფუთი მასალები და სხვა. იმ შემთხვევაში თუ აღნიშნული ტიპის ნარჩენების რაოდენობა ძალზედ მცირე იქნა, განხორციელდება მათი განთავსება ადგილობრივ მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე.

ანგარიშის მიხედვით ინერტული ნარჩენების შესაძლო წყაროებია: ბუნებრივი მასალა (გრუნტი და ქვა-ღორღი, კლდოვანი ნამსხვრევი მასალა), რომელიც წარმოიქმნება ძალიან მცირე რაოდენობით.

კლდოვანი ნამსხვრევების და მსხვილი ქვების განსათავსებლად (საჭიროების შემთხვევაში) შესაძლებელია გამოიყენებული (ლიცენზირებული) კარიერების გამოყენება შესაბამისი შეთანხმების საფუძველზე. ანგარიშის თანახმად გამოიყენებული გრუნტის განთავსების ადგილი უნდა შეთანხმდეს

ადგილობრივი მმართველობის სამსახურებთან (განთავსების გეგმა; ადგილის აღდგენის გეგმა და ა.შ.).

არსებული ინფრასტრუქტურის შესაძლებელი დაშლის შედეგად წარმოქმნილი ბეტონის ნარჩენების მართვისას შესაძლებელია შემდეგი გზების გამოყენება: განხორციელდება ბეტონის ნარჩენების დაქუცმაცება და მშენებლობაში მათი მეორადი გამოყენება ან ბეტონის ნარჩენების შერევა ინერტულ ნარჩენებში მათი შემდგომი განთავსების მიზნით.

საქმიანობის განხორციელებისას წარმოიქმნება სახიფათო ნარჩენების გარკვეული რაოდენობა, ძირითადად საღებავების და ბიტუმის ნარჩენი და სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მომსახურების შედეგად დაგროვილი მასალა, რომელიც დროებით დასაწყობების შემდეგ გადაეცემა ნებართვის მქონე ორგანიზაციას.

მშენებლობისას მოსალოდნელია გარკვეული რაოდენობის მეტალის ნარჩენების წარმოქმნა, რომელთა დროებით დასაწყობება განხორციელდება სამშენებლო უბანზე ან სასაწყობო მეურნეობაში სპეციალურად გამოყოფილ ტერიტორიაზე და შემდეგ გადაეცემა ჯართის მიმღებ პუნქტებს.

გზშ-ს ანგარიშში მოცემულია საქმიანობის შედეგად შესაძლო ავარიული სიტუაციების ალბათობა, წარმოდგენილია გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები მშენებლობის ეტაპისათვის. ამასთან ექსპლუატაციის ეტაპებისათვის შემარბილებელ ღონისძიებებად წარმოდგენილია ეგზ-ს საყრდენების მაქსიმალური შენიღბვა და შესაბამის ტერიტორიებზე გამაფრთხილებელი, ამკრძალავი და მიმთითებელი ნიშნების მოწყობა. ასევე გზშ-ს ანგარიშში ცხრილების სახითაა წარმოდგენილი ეგზ-ს მშენებლობის და ექსპლუატაციის პერიოდის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმები, რომელიც არის ზოგადი.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნები საფუძვლად უდევს წინამდებარე დასკვნის III თავს.

III. პირობები

სს „ენერგო-პრო ჯორჯია“-მ უზრუნველყოს:

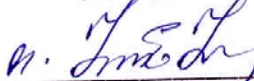
1. საქმიანობის განხორციელება გზშ-ს ანგარიშით წარმოდგენილი სქემის და მოცემული შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად;
2. მშენებლობის დაწყებამდე, დაგეგმილი მარშრუტის სიახლოვეს არსებული კომუნიკაციების (გაზსადენი, წყალსადენი და კანალიზაცია, კავშირგაბმულობა, ტელეკომუნიკაციები და სხვა) მონაცემების შესწავლა და შესაბამის სამსახურებთან შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტის (გაცემული ტექნიკური პირობების და მათი შესრულების აღწერილობა) გარემოს დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა;
3. მშენებლობის დაწყებამდე, იმ მონაკვეთებში, სადაც სამუშაოები მიმდინარეობს დასახლებულ პუნქტთან ახლო მანძილზე, ხმაურჩამხშობი საშუალებების გათვალისწინება და ხმაურჩამხშობ ღონისძიებათა ჩამონათვალში შესაბამისი ტექნიკური გადაწყვეტილების (ხმაურის მაქსიმალური დონეების გათვალისწინებით) გარემოს დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა;
4. კანონმდებლობით გათვალისწინებული შრომის უსაფრთხოების ნორმებისა და მოთხოვნების დაცვა;
5. ნარჩენების სეპარირებული შეგროვება, აღრიცხვა, დროებით უსაფრთხოდ განთავსება და შემდგომი მართვის (გადამუშავება, გაუვნებლობა ან განთავსება) მიზნით სათანადო გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე ორგანიზაციებზე გადაცემა.

IV. დასკვნა

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით ქალაქ ბათუმის მერიის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი სს „ენერგო-პრო-ჯორჯია“-ს ქ. ბათუმში „110/35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-1“-დან 35/6 კვ ქვესადგურ „ბათუმი-3“-მდე 35კვ მაბვის საკაბელო ელექტროგადამცემი ხაზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია, წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობებით.

ეკოლოგიური ექსპერტიზისა და ინსპექტირების
დეპარტამენტის უფროსის მოვალეობის შემსრულებელი

თამარ შარაშიძე
(სახელი, გვარი)



(ხელმოწერა)

