



საქართველოს გარემოს დაცვის მინისტრის

\*060195318410712\*

KA060195318410712

ბრძანება №196

ქ. თბილისი

24 / ივლისი / 2012 წ.

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს ქუთაისის აეროპორტის რეაბილიტაციისა და ექსპლუატაციის საპროექტო დოკუმენტაციაზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის დამტკიცების შესახებ

„გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ქ“ ქვეპუნქტისა და ამავე მუხლის მე-3 და მე-4 პუნქტების საფუძველზე

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. დამტკიცდეს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№28; 23.07.2012 წ) საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ წარმოდგენილ შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს ქუთაისის აეროპორტის რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის საპროექტო დოკუმენტაციაზე;
2. ამ ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-მ უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№28; 23.07.2012 წ) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ეს ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეზავნოს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-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 დავით ჭიჭინაძის მოხსენებითი ბარათი; საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს წერილი (№828/01-21/შ; 11.07.2012 წ) ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№28; 23.07.2012 წ).

მინისტრი

გიორგი ხაჩიძე



საქართველოს გარემოს დაცვის სამინისტრო  
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION OF GEORGIA

---

საქართველო, 0114, თბილისი, გულუას ქ. ნა, ტელ: 272-72-00, 272-72-20 ფაქსი: 272-72-37

ეკოლოგიური ექსპერტიზის  
დასკვნა პროექტზე

№ 28

23 ივლისი 2012 წ.

1. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – ქუთაისის აეროპორტის რეაბილიტაცია და ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“. ქ. თბილისი, ჭანტურიას ქუჩა № 12.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – წყალტუბოს მუნიციპალიტეტი (კოპიტნარის ს/დ, №1 აეროდრომი), სამტრედიის მუნიციპალიტეტი (დიდი ჯიხაიში).
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 12.07.12 წ
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს გამა კონსალტინგი.

## II ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს ქუთაისის აეროპორტის რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის საპროექტო დოკუმენტაცია.

### საპროექტო დოკუმენტაციის თანახმად:

ქუთაისის აეროპორტი (რეკონსტრუქციის ჩატარებამდე დასახელება - „კოპიტნარი“-ს აეროპორტი) მდებარეობს ქ. ქუთაისის სამხრეთ-დასავლეთით, ქალაქის ცენტრიდან დაახლოებით 20 კმ დაცილებით, კოპიტნარის რკინიგზის სადგურიდან 1 კმ-ში. აეროპორტის ტერიტორიის დიდი ნაწილი მდებარეობს წყალტუბოს მუნიციპალიტეტის ტერიტორიის ფარგლებში, ხოლო მცირე ნაწილი შედის სამტრედიის მუნიციპალიტეტში. აეროპორტის ტერიტორია შეადგენს 300 ჰა-ს, რაც დასტურდება საჯარო რეესტრის ამონაწერებიდან (34.02.62.001; 34.02.62.025; 34.02.62.066; 29.11.35.069; 29.11.35.072). რეაბილიტაციის პერიოდში დამატებითი ტერიტორიების ათვისება არ იგეგმება. უახლოესი საცხოვრებელი სახლი დაშორებულია დაახლოებით 1000 მეტრით (სოფ. ზემო ბაში).

კოპიტნარის აეროპორტი (როგორც სამხედრო დანიშნულების აეროდრომი) ექსპლუატაციაში შევიდა 1942 წელს. 1953 წელს მოწყობილი იქნა 2500 მ სიგრძის და 80 მ სიგანის ცემენტ-ბეტონის ხელოვნური საფარი. 20 სმ სისქის ცემენტ-ბეტონის საფარის საფუძველს წარმოადგენდა 15 სმ სისქის ქვიშა-ხრემოვანი ნარევი. გასული საუკუნის 60-იანი წლების ბოლოსა და 70-იანი წლების დასაწყისიდან დაშვებული იქნა, რომ აეროპორტი გამოყენებულიყო სამოქალაქო ავიაციის სისტემაში, რაც ითვალისწინებდა სამგზავრო რეაქტიული ხომალდების ექსპლუატაციას. გაიზარდა აეროდრომის ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობა. 1976 წლიდან ქუთაისის აეროპორტი რეგულარულად იღებს Ty-154 ტიპის თვითმფრინავს და 80-იანი წლებიდან სატვირთო თვითმფრინავს Il-76.

2008 წლის აგვისტოში საომარი მოქმედებების პერიოდში კოპიტნარის აეროპორტი დაიზომა. დაზომა შედეგად ნაწილობრივ დაინგრა აეროპორტის ინფრასტრუქტურა. აღდგენითი სამუშაოები დასრულდა 2009 წელს. უნდა აღინიშნოს, რომ 1977 წლიდან დღემდე ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, მაგისტრალური სამიმოსვლო ბილიკებისა და ბაქანის საფარის კაპიტალური შეკეთების სამუშაოები არ ჩატარებულა.

არსებული მდგომარეობით აეროპორტის გამოყენება თანამედროვე ტიპის ავიალაინერების მიღებისა და მგზავრებისათვის საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი მომსახურებისათვის პრაქტიკულად შეუძლებელია. აღნიშნულის გათვალისწინებით მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება ქუთაისის აეროპორტის რეკონსტრუქციის პროექტის განხორციელების თაობაზე.

აეროპორტის რეკონსტრუქციის ფარგლებში შესრულდება შემდეგი სამუშაოები: ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის საფარის და გვერდულების რეაბილიტაცია; ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ზღურბლთან მოსაბრუნებელი მოედნების მოწყობა; სამიმოსვლო ბილიკების რეაბილიტაცია; თვითმფრინავის სადგომი ბაქნის რეაბილიტაცია; აეროპორტის ტერიტორიის სადრენაჟო სისტემის რეაბილიტაცია; ტერმინალის (სამგზავრო სადგურის) და საოფისე-

ადმინისტრაციული სათავსოების მშენებლობა; დამხმარე შენობა ნაგებობების და ინფრასტრუქტურის მშენებლობა; ტერიტორიის კეთილმოწყობა და გამწვანება. ზემოაღნიშნული სამუშაოების შესრულება მოხდება პარალელურ რეჟიმში და დასრულდება 2012 წლის ბოლოსთვის.

სარეკონსტრუქციო სამუშაოებისათვის საჭირო ინერტული მასალები შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე შემოტანილი იქნება უახლოესი კარიერებიდან. ხოლო ბეტონის ხსნარის და ასფალტ-ბეტონის შემოტანა მოხდება მზა სახით კონტრაქტორი კომპანიებიდან.

ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის შეცვლილი ცემენტ-ბეტონის ფილების დასაწყობება მოხდება სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე, საიდანაც ნაწილი გატანილი იქნება მეორადი გამოყენებისათვის, ხოლო მეორადი გამოყენებისათვის უვარგისი ფილების განთავსება მოხდება სამშენებლო ნარჩენების პოლიგონზე.

გვერდულების და მოსაბრუნებელი მოედნების ასფალტის საფარის აღება დაგეგმილია სპეცტექნიკის გამოყენებით. აღებული ასფალტის ნარჩენები გატანილი იქნება კონტრაქტორი კომპანიის ასფალტ-ბეტონის ქარხანაში და გამოყენებული იქნება მეორადი გადაამუშავებისათვის.

ცემენტ-ბეტონის ფილების და ასფალტის საფარის საფუძვლის მომზადება მოხდება ხრემის ფენით, რომლის დასატკეპნად გამოყენებული იქნება სპეციალური სატკეპნი მექანიზმი (კომპაქტორი).

სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესრულების პერიოდში ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა საჭირო იქნება ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ბოლოებში არსებული მოსაბრუნებელი მოედნების გაფართოებისათვის. ნაყოფიერი ფენის დასაწყობება მოხდება 1.5-2.0 მ სიმაღლის ნაყარის სახით, ხოლო ნაყარის ფერდობებზე დაითესება ბალახი ეროზიის მინიმუმამდე შემცირების მიზნით. დასაწყობებული ნაყოფიერი ფენა გამოყენებული იქნება სარეაბილიტაციო სამუშაოების დამთავრების შემდეგ დაგეგმილი სარეკულტივაციო სამუშაოებისათვის.

აეროპორტის ტერმინალის და დამხმარე ინფრასტრუქტურის სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე დაგეგმილია აეროსადგურის არსებული შენობის და სხვა მცირე შენობა ნაგებობების დემონტაჟი, ტერიტორიის გასუფთავება და სამშენებლო მოედნის მომზადება. დამხმარე ინფრასტრუქტურის რეკონსტრუქცია ითვალისწინებს შემდეგი სამუშაოების შესრულებას: ტერმინალის და საოფისე-ადმინისტრაციული შენობების მშენებლობას; სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და ტერიტორიის კეთილმოწყობის სამუშაოების ჩატარებას; შიდა საავტომობილო და ფეხით მოსიარულეთა გზებისა და ჯებირების მოწყობას; ხელოვნური წყალსაცავის მოწყობისა და გამწვანების სამუშაოების ჩატარებას.

ტერმინალის და დამხმარე ინფრასტრუქტურის წყალმომარაგებისათვის გათვალისწინებულია არსებული ჭაბურღილების წყლის გამოყენება. იგეგმება არსებული ჭაბურღილების სარეაბილიტაციო სამუშაოების ჩატარება და ახალი სატუმბი სადგურის მოწყობა.

ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, სამიმოსვლო ბილიკებისა და ბაქნის სარეაბილიტაციო სამუშაოების პარალელურად დაგეგმილია აეროპორტის ტერიტორიის სადრენაჟო სისტემის სრული რეაბილიტაცია, რაც ითვალისწინებს წყალმიმღები ჭების და მილსადენების შეცვლას. სადრენაჟო სისტემით წყლები გაყვანილი იქნება აეროპორტის ტერიტორიის ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით და ჩაშვებული იქნება გამავალ არხში.

შენობა-ნაგებობების დემონტაჟის დროს წარმოქმნილი ინერტული სამშენებლო ნარჩენები გატანილი იქნება ქ. ქუთაისის შესაბამის პოლიგონზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენების დროებითი განთავსება მოხდება სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე არსებულ სპეციალურ კონტეინერში, საიდანაც შემდგომი მართვისათვის გატანილი იქნება ამ საქმიანობაზე შესაბამისი ნებართვის მქონე კონტრაქტორის საშუალებით.

სამშენებლო სამუშაოებისათვის საჭირო ადგილობრივი სამშენებლო მასალის შემოტანა მოხდება შესაბამისი ნებართვის მქონე კომპანიებიდან. ქვიშა-ღორღის უახლოესი, სავარაუდო კარიერები მდებარეობს მდ. რიონის ხეობაში, საიდანაც ინერტული მასალების ტრანსპორტირება მოხდება ავტოთვითმცლელელების საშუალებით. გარე ტვირთების ტრანსპორტირებისათვის ძირითადად გამოყენებული იქნება სარკინიგზო ტრანსპორტი, ხოლო რკინიგზის სადგურიდან სამშენებლო მოედნებამდე - სავტომობილო ტრანსპორტი. აეროპორტის შიდა ტერიტორიაზე ტვირთების გადასაზიდად ახალი გზების მოწყობა არ იგეგმება, ვინაიდან არსებობს მყარი საფარით მოპირკეთებული.

სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოები ჩატარდება ვახტური მეთოდით.

სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესრულებაზე დასაქმებული იქნება 250 კაცი, მათ შორის ადმინისტრაციული პერსონალი 25 კაცი. სამუშაოები შესრულდება ერთცვლიანო სამუშაო რეჟიმით. ექსპლუატაციის ეტაპზე დასაქმებული იქნება 100 ადამიანი, მათ შორის 40 ადმინისტრაციის პერსონალი.

სარეკონსტრუქციო სამუშაოების ჩასატარებლად სამშენებლო ბანაკის მოწყობა დაგეგმილია აეროპორტის ტერიტორიის ცენტრალურ ნაწილში, რომელიც უახლოესი საცხოვრებელი ზონიდან (სოფ. ზემო ბაში) დაცილებულია დაახლოებით 1.5 კმ-ით. სამშენებლო ბანაკის შესარჩევად ასევე გათვალისწინებული იქნა შემდეგი კრიტერიუმები: ყველა სამშენებლო უბანი პრაქტიკულად თანაბარი მანძილებითაა დაცილებული სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიიდან; ტერიტორია დაფარულია მყარი საფარით, რაც ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და მცენარეული საფარის დაზიანების რისკებს მინიმუმამდე ამცირებს; ასევე მყარი საფარითაა მოწყობილი სამშენებლო მოედნებამდე მისასვლელი გზები.

სამშენებლო ბანაკებისა და სამუშაო უბნების ელექტრომომარაგების განხორციელება გათვალისწინებულია არსებული ქსელიდან. ექსპლუატაციის პერიოდში აეროპორტის ელექტროენერჯით შეუფერხებელი მომარაგებისათვის დაგეგმილია 2 ცალი 160 კვ სიმძლავრის დიზელ გენერატორის გამოყენება, რომელთანაც ერთი სარეზერვო იქნება.

სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე დაგეგმილია მუშათა საცხოვრებელი სათავსების, სამშენებლო ტექნიკისა და სატრანსპორტო საშუალებების სადგომების და სამშენებლო მასალების საწყობების განთავსება. სამშენებლო და სარეაბილიტაციო სამუშაოებისათვის საჭირო ბეტონის ხსნარის და ასფალტის შემოტანა მოხდება კონტრაქტორი კომპანიების ქარხნებიდან მზა სახით.

სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესრულების პროცესში მოხმარებული წყლის რაოდენობა იქნება - 2255.55 მ<sup>3</sup>/წელ. მ<sup>3</sup>/დღ რისთვისაც გამოყენებული იქნება აეროპორტის არსებული წყალმომარაგების ქსელი.

მშენებლობის ფაზაზე სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე მოწყობილი იქნება ე.წ. ბიო-ტუალეტები, ხოლო საშაპების ჩამდინარე წყლების შეგროვება მოხდება საასენიზაციო ორმოს საშუალებით. ბიო-ტუალეტების და საასენიზაციო ორმოს დაცლა მოხდება სპეციალური საასენიზაციო მანქანების საშუალებით და ჩაშვებული იქნება ქ. ქუთაისის საკანალიზაციო ქსელში.

აეროპორტის ოპერირების ფაზაზე სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლით მომარაგება დაგეგმილია არსებული წყალმომარაგების ქსელიდან. აეროპორტის წყალმომარაგებისათვის გამოყენებული იქნება ჰაბურდილების წყალი. სულ აეროპორტის ექსპლუატაციის პერიოდში გამოყენებული წყლის რაოდენობა იქნება - 5965.8 მ<sup>3</sup>/წელ.

აეროპორტის ოპერირების პროცესში ადგილი ექნება სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების წარმოქმნას, რომლის არინებისათვის გათვალისწინებულია დამოუკიდებელი საკანალიზაციო კოლექტორების მოწყობა ტერმინალისა და ადმინისტრაციულ-სამეურნეო შენობებისათვის, რომლებიც ჩართული იქნება შესაბამის გამწმენდ ნაგებობებში. კომპაქტური ბიოლოგიური გამწმენდი ნაგებობების მოწყობა დაგეგმილია ცალ-ცალკე ტერმინალისა და ადმინისტრაციულ-სამეურნეო შენობებისათვის 20 მ<sup>3</sup>/დღ. წარმადობით. გამწმენდილი წყლის გაყვანა მოხდება გამყვანი კოლექტორის საშუალებით და ორივე გამწმენდი ნაგებობის წყალი ჩაშვებული იქნება 100 მ<sup>3</sup> ტევადობის რეზერვუარში, საიდანაც შემდგომ გადაიტუმბება ვარციხე ჰესი 4-ის არხში.

წარმოდგენილია დეტალური ინფორმაცია პროექტის განხორციელების - აეროპორტის განთავსების რაიონის ფიზიკური და სოციალური გარემოს ფონური მდგომარეობის შესახებ. წარმოდგენილ ინფორმაციას საფუძვლად უდევს უშუალოდ აეროპორტის ტერიტორიის ფარგლებში ჩატარებული საველე კვლევის შედეგები, ასევე ლიტერატურული წყაროები, საფონდო მასალები და სტატისტიკური მონაცემები.

საველე კვლევების ფარგლებში შესწავლილ იქნა გეოლოგიური პირობები და ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა, ასევე შესწავლილ იქნა ბიოლოგიური გარემო, ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი, რადიაციული ფონი და ხმაურის გავრცელება.

საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების შედეგების მიხედვით სარეაბილიტაციო სამუშაოების და ექსპლუატაციის პერიოდში არაა მოსალოდნელი გეოლოგიური გარემოს გაუარესება.

განხილულია ბიომრავალფეროვნებაზე ზეგავლენის საკითხები და წარმოდგენილია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

აეროპორტის რეაბილიტაციის პროცესში ატმოსფერული ჰაერის გაუარესება ძირითადად შეიძლება გამოიწვიოს: მტვრის გავრცელებამ; წვის პროდუქტების გავრცელებამ და შედეგების აეროზოლების გავრცელებამ, თუმცა სარეაბილიტაციო სამუშაოების ხასიათის და სპეციფიკის გათვალისწინებით, ასევე კოპიტნარის აეროპორტიდან დასახლებული ზონის დაშორების გამო, უარყოფითი ზემოქმედება იქნება დაბალი

ოპერირების ეტაპისთვის ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ემისიების ძირითად წყაროს საფრენი საშუალებების გადაადგილება, საფრენი საშუალებების საწვავით გამართვა და ავარიული ელ. მომარაგების წყაროს ფუნქციონირება წარმოადგენს. აღნიშნულთან დაკავშირებით ჩატარებული იქნა მავნე ნივთიერებათა ემისიების გაანგარიშება, რომლის შედეგების გათვალისწინებით დადგინდა, რომ აეროპორტის ექსპლუატაციის ფაზაზე მიმდებარე ტერიტორიის ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი უახლოესი დასახლებული პუნქტების მიმართ არ გადააჭარბებს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს.

აეროპორტის ექსპლუატაციაში გაშვებამდე იგეგმება კანონმდებლობით დადგენილი, შესაბამისი ჰაერდაცვითი დოკუმენტაციის - "ატმოსფერულ ჰაერში

მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტისა" და "ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული წყაროების და მათ მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ინვენტარიზაციის ტექნიკური ანგარიშის" შემუშავება და გარემოს დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება.

წარმოდგენილია დაგეგმილი საქმიანობით გამოწვეული რისკების ანალიზი და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, სადაც განხილულია: ემისიები ატმოსფერულ ჰაერში; ხმაურის გავრცელება; ნიადაგის და გრუნტის ხარისხზე ზემოქმედების რისკები; ზედაპირულ და გრუნტის წყლის ხარისხზე ზემოქმედების რისკები; ზემოქმედების რისკები ცხოველთა სამყაროზე; ზემოქმედება მცენარეულ საფარზე; ვიზუალურ-ლანდშაფტური ცვლილების რისკები; სატრანსპორტო ნაკადებზე ზემოქმედების რისკები; ჯანმრთელობის გაუარესების და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები. აღნიშნულ ნაწილში ასევე განხილულია აეროპორტის ექსპლუატაციის პერიოდში მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციები.

ხმაურწარმომქმნელი წყაროებიდან უახლოესი საცხოვრებელი ზონა დაცილებულია საშუალოდ 1000 მეტრით. როგორც გამოთვლებმა აჩვენა, მშენებლობის ეტაპზე ყველა ხმაურწარმომქმნელი წყაროს ერთდროულად მუშაობის შემთხვევაში, ხმაურის დონე მცირედით გადააჭარბებს დადგენილ მნიშვნელობებს (ზდკ - 55 დბ, ხოლო მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი ხმაური 98-105 დბ. გასათვალისწინებელია ის, რომ გათვლები გაკეთებულია ყველა ხმაურწარმომქმნელის ერთდრული მუშაობის დროს, რაც სამუშაოების წარმოების დროს პრაქტიკულად გამორიცხულია).

წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, რომლის მიხედვით აეროპორტის რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის პერიოდში წარმოქმნილი სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენებისათვის გათვალისწინებულია მათი ცალკე შეგროვება და შენახვა უსაფრთხოების პირობების დაცვით, ხოლო შემდეგ მათი გადაცემა შესაბამისი ნებართვის მქონე ორგანიზაციაზე.

წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა, როგორც აეროპორტის რეაბილიტაციის ისე ექსპლუატაციის ეტაპისათვის.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად გამოვლენილი პირობები ასახულია წინამდებარე დასკვნის III თავში.

### III. პირობები

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ ვალდებულია უზრუნველყოს:

1. საქმიანობის განხორციელება საპროექტო დოკუმენტაციით წარმოდგენილი სქემის შესაბამისად, შემარბილებელი ღონისძიებებისა და ტექნიკური უსაფრთხოების ნორმების დაცვით;
2. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღებიდან ერთი თვის ვადაში წარაოდგინოს გარემოს დაცვის სამინისტროში დეტალური გენერალური გეგმა ემისიების წყაროების დატანით და შესაბამის კოორდინატებით;
3. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღებიდან ერთი თვის ვადაში დაზუსტდეს და გარემოს დაცვის სამინისტროში წარმოდგენილი იქნას დიზელ-გენერატორების რაოდენობა რომელიც დენის ავარიული გამორთვისას საჭიროა აეროდრომის და ტერმინალის ენერგომომარაგებისათვის.
4. აეროპორტის ექსპლუატაციაში გაშვებამდე კანონმდებლობით დადგენილი, შესაბამისი ჰაერდაცვითი დოკუმენტაციის - "ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტისა" და "ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული წყაროების და მათ მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ინვენტარიზაციის ტექნიკური ანგარიშის" შემუშავება და გარემოს დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება;
5. საყოფაცხოვრებო და სახიფათო ნარჩენების სეპარირებული შეგროვება, აღრიცხვა, დროებით უსაფრთხოდ განთავსება და შემდგომი მართვის (გადამუშავება, გაუვნებლობა ან განთავსება) მიზნით სათანადო გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე ორგანიზაციებზე გადაცემა;
6. გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმაში (რეაბილიტაციისა და ოპერირების ფაზებისათვის) აისახოს ბიომრავალფეროვნებასთან დაკავშირებული საკითხები. ასევე უნდა აისახოს შემარბილებელი და ზემოქმედების თავიდან აცილების ქმედებების განხორციელებისა და მათი ეფექტურობის განსაზღვრის (საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი ქმედებების დაგეგმვის მიზნით) ღონისძიებები. განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს ზემოქმედებას დაქვემდებარებულ ტერიტორიაზე საქართველოს "წითელ ნუსხაში" შეტანილი სახეობების არსებობის დაფიქსირების და ამ შემთხვევაში ზემოქმედების თავიდან აცილებისა და შერბილების, ასევე გადამგრენ ფრინველებთან დაკავშირებულ საკითხებზე;
7. აეროპორტის ტერიტორიაზე მცენარეული საფარის მოცილებისათვის დაგეგმილი ქიმიური მეთოდის გამოყენების შემთხვევაში, მის განხორციელებისას გათვალისწინებული უნდა იქნას შემდეგი: ყოველი კონკრეტული ქმედების დაწყებამდე ჩატარდეს ტერიტორიის ვიზუალური დათვალიერება, ცხოველთა სამყაროს წარმომადგენლების, განსაკუთრებით საქართველოს "წითელ ნუსხაში" შეტანილი სახეობების იქ არსებობის დადგენის მიზნით. ასეთ შემთხვევებში განხორციელებულ იქნას სათანადო ქმედებები ცხოველებზე ქიმიური ნივთიერებების გამოყენებით უარყოფითი ზემოქმედების თავიდან აცილებისათვის; საკითხი აისახოს მონიტორინგის გეგმაში, ამისათვის შემუშავებული კონკრეტული ქმედებების მითითებით.



#### IV. დასკვნა

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილი შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს, ქუთაისის აეროპორტის რეაბილიტაციისა და ექსპლუატაციის საპროექტო დოკუმენტაციის მიხედვით, საქმიანობა შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

ეკოლოგიური ექსპერტიზისა და ინსპექტირების  
დეპარტამენტის უფროსი

დავით ჭაჭინაძე  
(სახელი გვარი)

(ხელმოწერა)

