



## საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060148855727214

### ბრძანება №15

ქ. თბილისი

14 / იანვარი / 2014 წ.

**საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის  
სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო  
მნიშვნელობის (E-60) ავტომაგისტრალის სამტრედია-გრიგოლეთის კმ 11,5 -  
კმ 30,0 მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე ეკოლოგიური  
ექსპერტიზის დასკვნის დამტკიცების შესახებ**

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

#### ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. დამტკიცდეს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ საერთაშორისო მნიშვნელობის (E-60) ავტომაგისტრალის სამტრედია-გრიგოლეთის კმ 11,5 - კმ 30,0 მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №1; 09.01.2014წ;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№1; 09.01.2014წ.) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს ზემდგომ ორგანოში, საქართველოს მთავრობაში (თბილისი, ინგოროყვას ქ. №7) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში.

საფუძველი: გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების დეპარტამენტის უფროსის თამარ შარაშიძის მოხსენებითი ბარათი; საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წერილი (№2-12/7540; 23.12.2013წ.); ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№1; 09.01.2014წ.)

მინისტრი

ხ. ჯორჯიაძე

ხათუნა გოგალაძე



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების  
დაცვის სამინისტრო  
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL AND NATURAL RESOURCES PROTECTION OF GEORGIA

საქართველო, 0114, თბილისი, გულუას ქ. 6, ტელ: 272-72-00, 272-72-20 ფაქსი: 272-72-37

ეკოლოგიური ექსპერტიზის

დასკვნა პროექტზე

№1

09 იანვარი 2014წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საეთაშორისო მნიშვნელობის (E-60) ავტომაგისტრალის სამტრედია-გრიგოლეთის კმ11,5 -კმ30,0 მონაკვეთის მშენებლობა და ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის ქ. #12.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტი
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 26.12.2013 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – ფონდი „მსოფლიო გამოცდილება საქართველოსათვის“, COBA LTD/TRANSPROJECT LTD

## II. ძირითადი საპროექტო ბალანსები

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის E-60 ავტომაგისტრალის საავტომობილო გზის სამტრედია-გრიგოლეთის II ლოტის კმ 11+500 – კმ 30+000 მონაკვეთის მშენებლობისა და ესპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

E-60 მაგისტრალის სამტრედია-გრიგოლეთის მე-2 ლოტის ძირითადი ტრასა იწყება კმ 11.5+00-ზე, პირველი ლოტის დასასრულს, მდინარე რიონის ძველი მუხრანის ადგილთან, რომელიც ცნობილია დიდი ნარიონალის ტბის სახელით. იგი მაცხენა მხარეს მიუყვება სამტრედია-ბათუმის რკინიგზის ხაზს და სრულდება კმ 30.0+00-ზე ქალაქ ლანჩხუთთან, სამხრეთით.

პროექტი ითვალისწინებს ოთხზოლიანი ავტომაგისტრალის მშენებლობას. საპროექტო მონაკვეთის (მე-2 ლოტის) სიგრძე 18.5კმ-ია.

პროექტირების დროს მიღებულია შემდეგი ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები: საანგარიშო სიჩქარე -120 კმ/სთ; ჰორიზონტალური მრუდის მინიმალური რადიუსი - 3000 მ; მაქსიმალური გრძივი ქანობი - 1.36 %; მინიმალური ამოზნექილი მრუდი - 32 000 მ; მინიმალური ჩაზნექილი მრუდი - 30 000 მ; სავალი ნაწილის განივი ქანობი - 2 %; სამომრავო ზოლების რაოდენობა - 4; მიწის ვაკისის სიგანე - 28.5 მ; სავალი ნაწილის სიგანე - 2X7.5 მ; სამომრავო ზოლის სიგანე - 3.75 მ. გამაგრებული გვერდულის სიგანე - 3.0 მ; გამყოფი ზოლის სიგანე 4.0 მ; გამაგრებული გვერდულის სიგანე გამყოფ ზოლთან - 1.0მ; გზისპირი - 0.75 მ.

გზმ-ს ანგარიშში გახილულია პროექტის განხორციელების რამდენიმე ალტერნატიული ვარიანტი. განხილულია არაქმედების ანუ ნულოვანი ალტერნატივა. ნულოვანი ვარიანტი გამოიწვევს დიდ დატვირთვას ადგილობრივ გზებზე, მოძრაობის ინტენსივობა ჯერჯერობით ასატანია, მაგრამ მოსალოდნელია მდგომარეობის უფრო და უფრო გაუარესება. შესწავლის შედეგად დადგინდა, რომ პროექტის განხორციელებლობა უარყოფილი უნდა ყოფილიყო, ვინაიდან იგი შეინარჩუნებს არსებულ უარყოფით ტენდენციას და ვერ უზრუნველყოფს გაზრდილი სატრანსპორტო მოძრაობის უზრუნველყოფას.

განხილვებდა ორი ალტერნატიული ვარიანტი: ტექნიკურ ეკონომიკური დასაბუთებით განსაზღვრული და მეორე ახალი ალტერნატიული მიმართულების ვარიანტი, რომელიც ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებით გათვალისწინებული მიმართულებისგან ძირითადად განსხვავდება დასაწყისში მე-15 კმ-მდე და მაგისტრალის ბოლო 3 კმ-ის მანძილზე.

ალტერნატივების ეკოლოგიური და ეკონომიკური შედარების საფუძველზე და ტექნიკურ საბჭოზე მიღებული გადაწყვეტილებით რეკომენდაცია მიენიჭა საპროექტო მიმართულების მეორე ალტერნატიული ვარიანტს.

ალტერნატიული მარშრუტების შედარებით დადგინდა, რომ საბოლოოდ შერჩეულ ვარიანტს აქვს ორი გამოკვეთილი უპირატესობა საწყის (ტედ-ის) ვარიანტთან შედარებით:

- თავდაპირველი მარშრუტის დაახლოებით 1კმ-იანი მონაკვეთი გადის მდინარე რიონის მუხრანის ნაპირთან და საჭიროებს მნიშვნელოვან ნაპირსამაგრ სამუშაოებს, რაც მდინარეზე დამატებით მნიშვნელოვან ზემოქმედებასთან არის დაკავშირებული

- შერჩეული (მეორე) მარშრუტის მიმართულება იძლევა განსახლების მასშტაბების შემცირების შესაძლებლობას: თავიდან არის აცილებული საცხოვრებელ სახლებზე ზემოქმედება და ფიზიკური განსახლების აუცილებლობა, ასევე ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მიწის ნაკვეთების საერთო რაოდენობა 24500კვ.მ-ით მცირდება.

საპროექტო გზა მთლიანად ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის, გურიის რეგიონის ფარგლებშია მოქცეული, კოლხეთის დაბლობის ტერიტორიაზე. პროექტის მიხედვით აღნიშნული მონაკვეთი კვეთს ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტს დასახლებულ უბნებს და მდებარეობენ მაგისტრალის მარცხენა მხარეს/სამხრეთით: ჯაპანა, ქვიანი, ჭყონაგორა, ნიგოთი, ზემო შუხუთი და ლანჩხუთი. მაგისტრალის მარჯვენა მხარეს/ჩრდილოეთით, სასოფლო-სამეურნეო ფართობების, არხებისა და მდინარე რიონის მარცხენა ნაპირზე არსებული ჭაობების გარდა, გვხვდება ერთადერთი სოფელი გულეიკარი, რომელსაც მოემსახურება ჯაპანას სატრანსპორტო კვანძი (კმ 141 + 00).

დასაწყისში ახალი E-60 მაგისტრალი მდინარე რიონის ახლოს, მარცხენა ნაპირზე არსებულ ჭაობებში გადის, დაახლოებით 2კმ-ის დაშორებით, შემდეგ კი თანდათან აღნიშნული მანძილი 6 კმ-ს აღწევს, თუმცა აღნიშნული მნიშვნელოვანი მდინარის დატბორვის ტერიტორიის ფარგლებს არ სცდება. მეანდრიების შემდეგ, მე-2 ლოტის გზის მიმართულება ჩრდილოეთით სამტრედია-ბათუმის რკინიგზის ხაზს მიუყვება (დაახლ. 300მ-ის დაშორებით) სოფელ ზემო შუხუთამდე (კმ 230+00). შემდეგ, გზის მიმართულება რკინიგზას შორდება, გვერდს უვლის ქალაქ ლანჩხუთს ჩრდილოეთის მხრიდან ბოლომდე.

გზის მიმართულება კვეთს რამდენიმე მდინარეს (უკანდელე, ლაშისლელე, ორაგისლელე) და სხვა წყალსადინარს, რომლებიც მარცხენა მხარეს არსებული მთებიდან ჩამოედინებიან, კვეთს დასახლებას და რკინიგზის ხაზს, ასევე რამდენიმე მნიშვნელოვან არხს (კმ 165+00).

მეორე ლოტის სამივე სატრანსპორტო კვანძზე (ჯაპანა, ნიგოთი, ლანჩხუთი) გათვალისწინებულია 2 წრიული მოძრაობა პირდაპირი მიმართულებისთვის და ადგილობრივი შეერთებებისთვის.

ჯაპანას სატრანსპორტო კვანძი მდებარეობს პკ 141+00-ზე, სოფელ ჯაპანასთან ახლოს, ძველი მეანდრიებისა (დიდი ნარიონალის ტბის) და თევსაშენი ტბების შემდეგ. იგი უზრუნველყოფს ადგილობრივი გზის საშუალებით არსებული E692 გზის E-60 მაგისტრალთან დაკავშირებას სამხრეთ-აღმოსავლეთით, ხოლო ჩრდილოეთით – მდინარე რიონის მარცხენა ნაპირზე არსებული სოფელი გულეიკარის დაკავშირებას. ჯაპანას გარდა აღნიშნული სატრანსპორტო კვანძი ასევე მოემსახურება სხვა სამხრეთით არსებულ მნიშვნელოვან სოფლებს, როგორცაა საჯავახო, ვაზისუბანი და ქვიანი.

ნიგოთის სატრანსპორტო კვანძი მდებარეობს პკ 202+90-ზე, სოფელ ნიგოთთან და უზრუნველყოფს არსებული გზის გადატანას, სამხრეთით E692 გზის დაკავშირებას, ხოლო ჩრდილოეთით – სასოფლო-სამეურნეო ფართობებისა და "ახალი არხის" (მთავარი არხი) დაკავშირებას.

ლანჩხუთის სატრანსპორტო კვანძი მდებარეობს პკ 277+00-ზე, დასახლების ახლოს და უზრუნველყოფს E-60 მაგისტრალის დაკავშირებას არსებულ E692 გზასთან სამხრეთით არსებული ადგილობრივი გზის საშუალებით, რომელიც კვეთს მოსახლეობას. გაივლის რკინიგზის ხაზის გადაკვეთას, შემდეგ ისევ მოსახლეობას, ხოლო ჩრდილოეთით – სასოფლო-სამეურნეო ფართობებს, საძოვრებსა და ძირითად არხს.

ყრილების მოწყობა გათვალისწინებულია კლდოვანი და ხრეშოვანი გრუნტისაგან. პროექტი ითვალისწინებს ყრილის ფერდებზე ნიადაგის ფენის მოწყობას, შემდეგ კი - მოსწორებასა და ბალახის დათესვას.

მიწის ვაკისის ორივე მხარეს პროექტით გათვალისწინებულია სადრენაჟე არხების მოწყობა. მოეწყობა ასფალტბეტონის საფარი, მისი სისქე სავალ ნაწილზე 7სმ-ია.

პროექტი მოიცავს 7 საველე გასასვლელს, 16 საქონლის გასასვლელს, 40 სადრენაჟე არხის გადაკვეთას.

გათვალისწინებულია 6 სახიდე გადასასვლელი წყალზე, რომლებიც კვეთენ რამდენიმე წყალსადინარს (არხს ან მდინარეს). პროექტით სახიდე გადასასვლელებთან გათვალისწინებულია სანიაღვრე წყლების შემკრები და გამწმენდი სისტემების დამონტაჟება: ხიდის სავალი ნაწილიდან წყლის აცილება სრულდება სადრენაჟო სისტემის მოწყობით. შეგროვებული წყალი ხიდის ორივე ბოლოში ორგანიზებულად ჩაედინება მიწის ვაკისის ორივე მხარეს გათვალისწინებულ გამწმენდ ავზში, რომელიც გათვალისწინებულია ჩამონადენის მექანიკური წესით (3 საფეხური) გასაწმენდად, რის შემდეგაც საბოლოოდ გაწმენდილი წყალი გაედინება არსებულ რელიეფში.

ხიდის ვაკისი შედგება T-ფორმის წინასწარ დაძაბული 33მ სიგრძის კოჭებისგან. განივ კვეთში კოჭების რაოდენობა შეადგენს 8-ს. ისინი დაკავშირებულები არიან 10სმ სისქის რკინა-ბეტონის ფილით. ბურჯები გათვალისწინებულია რკინა-ბეტონით, ლითონის მოაჯირები და მონოლითური რკინა-ბეტონის უსაფრთხოების ზღუდარები.

ხიდების მშენებლობა მიმდინარეობს ორ ეტაპად: პირველ ეტაპში სრულდება სამუშაოები მდინარის ერთ ნახევარზე მასზე დროებით ნახევარკუნძულის მოწყობით, რომელიც იგება გრუნტისაგან, საიდანაც მიმდინარეობს სამირკვლების მოწყობა, რომელიც პროექტით გათვალისწინებულია ნახურდნატენი ხიმინჯებით. მოწყობილ სამირკვლებზე ხდება ბურჯის აგება და მალის ნაშენის მოწყობის სამუშაოები. ნახევარი ხიდის აგების შემდეგ ხდება ადრე მოწყობილი გრუნტის ნახევარკუნძულის დაშლა და მისი მოწყობა მდინარის მეორე ნახევარზე უკვე აგებული ხიდიდან, საიდანაც შემდგომში სრულდება დარჩენილი ხიდის მეორე ნახევარის მოწყობა იგივე წესით.

ანგარიშში წარმოდგენილია დეტალური ჰიდროლოგიური ანგარიში, რომელიც გამოყენებულია ხიდების და სადრენაჟე სისტემების დასაპროექტებლად.

აღსანიშნავია, რომ გზის გადამკვეთი მცირე მდინარეებისა და ხევების წყალმიღებს წარმოადგენს კოლხეთის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე გამდინარე მდ. ფიჩორი და მთისძირა არხი, რომელიც „დიდი არხის“ სახელითაა ცნობილი. მცირე მდინარეებისა და ხევების კალაპოტებში შემთხვევით მოხვედრილ სამშენებლო ან საყოფაცხოვრებო ნარჩენების და შესაბამისად კოლხეთის ეროვნული პარკის ზედაპირული წყლის დაბინძურებისაგან დასაცავად მშენებლობის პერიოდში მცირე მდინარეებისა და ხევების კალაპოტებში მოეწყობა დროებითი ზღუდარები.

ბურღვისას არ გამოიყენება ბენტონიტის ხსნარები. ბურღვა ხდება მშრალი წესით.

საავტომობილო გზის მშენებლობისას არ არის გათვალისწინებული აფეთქებითი სამუშაოების წარმოება.

იგეგმება ჰუმუსოვანი ფენის მოხსნა მოცულობით 144584 მ<sup>3</sup>;

მშენებლობისას დასაქმებული იქნება დაახლოებით 100 ადამიანი.

ანგარიშის თანახმად სამშენებლო კონტრაქტორი მიიღებს გადაწყვეტილებებს, რაც უკავშირდება დამხმარე სამშენებლო ობიექტებს (სტრუქტურა, შემადგენლობა, მდებარეობა, დაპროექტება და სხვ.). მიუხედავად ამისა, E-60 ტრასის სხვა მონაკვეთებზე სამშენებლო საქმიანობის ორგანიზაციის გამოცდილების მიხედვით, სავარაუდოა, რომ აშენდება დამხმარე სამშენებლო ობიექტების კომპლექსი, მათ შორის - სამშენებლო ბანაკი (დაახლ. 1.5 ჰა ფართობის), ტრანსპორტისა და აღჭურვილობის ეზო სატრანსპორტო საშუალებისა და მძიმე სამშენებლო ტექნიკისათვის (დაახლ. 2 ჰა) (ბულდოზერები, ექსკავატორები, ამწეები და სხვ.) და ბეტონის ქარხანა (დაახლ. 3 ჰა).

პროექტის განხორციელებისას, დაახლოებით მიწის 465-მდე კერძო ნაკვეთი (736 084 კვ.მ) იქნება შეძენილი და 58 სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული მიწის ნაკვეთი (561 890 კვ.მ). ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ მოსახლეობას გადაეხდება სათანადო კომპენსაცია დაკარგული მიწის, უძრავი ქონების, ხეების, და ერთწლიანი მოსავლის ასანაზღაურებლად. მიწის ფართობების შეძენა განხორციელდება განსახლების სამოქმედო გეგმის შესაბამისად.

პროექტი ითვალისწინებს ყველა იმ კომუნიკაციის, კერძოდ მაღალი წნევის გაზსადენის (საპროექტო გზა კვეთს ქუთაისი - სოხუმის მაღალი წნევის მაგისტრალურ გაზსადენს) და საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზის გადატანას, რომელსაც მაგისტრალი გადაკვეთს.

ანგარიშში განხილულია პროექტის განხორციელების რაიონის გეოგრაფიული და ბიოლოგიური გარემო; კლიმატურ-მეტეოროლოგიური, გეოლოგიური, ჰიდროგეოლოგიური და ჰიდროლოგიური პირობები; სოციალ-ეკონომიკური გარემო; ისტორიული და არქეოლოგიური ძეგლები; ჰაერის ხარისხი და ხმაური.

მოცემულია გეოლოგიური გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა. ანგარიშში, გზის მშენებლობის შედეგად მეწყერების, ქვათაცვენის და სხვა გრავიტაციული პროცესების ფორმირების რისკი შეფასებულია როგორც უმნიშვნელო.

საქართველოს სეისმური დარაიონების სქემის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს 7 ბალიანი ინტენსივობის სეისმურ ზონაში.

ანგარიშში გრუნტის წყლებზე ზემოქმედების შესაძლებლობა კვალიფიცირებულია როგორც არაპირდაპირი და აღნიშნულია რომ „სამუშაო უბანზე ძირითადად არ არის მოსალოდნელი უარყოფითი ზემოქმედება გრუნტის წყლებზე“. ანგარიშის ორივე ტომში, ჰიდროგეოლოგიის ქვეთავში გრუნტის წყლის დონე საპროექტო ავტომაგისტრალის გასწვრივ მითითებულია ზედაპირიდან 0,5 – 3,6 მ სიღრმის ინტერვალში, რომლის შემთხვევაშიც ზემოქმედება გრუნტის წყალზე პირდაპირი იქნება. აუცილებელია ანგარიში შეიცავდეს გრუნტის წყლებზე ზემოქმედების შეფასებას და შემარბილებელი ღონისძიებების რეკომენდაციებს.

მოცემულია საპროექტო, საავტომობილო ტრასის საერთო ჰიდროგეოლოგიური დახასიათება, სხვა ნალექებთან ერთად განხილულია „თანამედროვე ალუვიური ნალექების მიწისქვეშა წყლების წყალშემცველი ჰორიზონტი“, დახასიათებულია ამ ჰორიზონტის ფილტრაციული მაჩვენებლები, ცალკეული ჭაბურღილების ხვედრითი დებიტები, წყლების ქიმიური შემადგენლობა, სიხისტე, ტემპერატურა და სასმელი თვისებები.

არ არის განხილული წყალმომარაგების მიზნით არსებული მიწისქვეშა წყლების პერსპექტიული საბადოები. E-60 ავტომაგისტრალის სამტრედია - გრივოლეთის კმ 11,5 - კმ 30,0 მონაკვეთი კვეთს შუხუთი - ლანჩხუთი - ჯურკვეთის მიწისქვეშა წყლების საბადოს. გზმ-ს ანგარიშში არ არის განხილული, როგორც

ზეგავლენა ექნება საპროექტო ავტომაგისტრალს, სასმელი წყლის შუხუთი - ლანჩხუთი - ჯურკვეთის მიწისქვეშა წყლების საბადოზე და რა სახის შემარბილებელი ღონისძიებებია საჭირო უარყოფითი ზეგავლენის განეიტრალების მიზნით.

საკვლევი ტერიტორიის არსებული მდგომარეობის შეფასების მიზნით, საპროექტო გზის ორივე მხარეს, ჩატარდა საველე კვლევები. შეფასდა მცენარეთა ძირითადი ტიპები და მათი სახეობრივი შემადგენლობა. პროექტის ზემოქმედების ზონაში შესწავლილი იქნა ენდემური, იშვიათი და სხვა კანონით დაცული სახეობების არსებობის შესაძლებლობა.

ანგარიშში აღნიშნულია, რომ საპროექტო დერეფანში არ არის მაღალი სენსიტიურობის მქონე უბნები, მხოლოდ ერთი საშუალო სენსიტიურობის მქონე უბანია – „მცირე ნარიონალის“ კვეთის ადგილი. ავტომაგისტრალის მონაკვეთის მშენებლობის საპროექტო დერეფანში საველე-ბოტანიკური კვლევების ჩატარებისას არ დაფიქსირდა საქართველოს „წითელი ნუსხის“ არცერთი სახეობა. თუმცა ასევე აღნიშნულია, რომ ტერიტორიაზე გვხვდება ზოგიერთი იშვიათი, გადაშენების საფრთხის წინაშე მდგომი და მოწყვლადი სახეობები და მარშრუტის საბოლოო კორექტირების შემდეგ შესაძლოა ჭრას დაქვემდებარებულ ხე-მცენარეებში მაინც მოექცეს წითელი ნუსხის სახეობების ინდივიდები. ანგარიშის მიხედვით, საქართველოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილი სახეობების დაზიანების საკომპენსაციოდ შემოთავაზებულია ყოველი მოჭრილი ხის ან ბუჩქის სანაცვლოდ 10 ახალი ნერგის დარგვა. ასეთ შემთხვევაში მკაცრად უნდა იქნას დაცული კანონი საქართველოს „წითელი წიგნისა“ და „წითელი ნუსხის“ შესახებ.

უშუალოდ საპროექტო გზის მონაკვეთის დახასიათებაში აღნიშნულია, რომ საავტომობილო ტრასა გადის ძლიერ ტრანსფორმირებულ ლანდშაფტებში, რომელიც დაბალი სენსიტიურობით ხასიათდება და საფრთხე არ ემუქრება ზოგადად ცხოველთა პოპულაციებს. წარმოდგენილია ზოოლოგიური ანგარიში, საიდანაც ჩანს, რომ სამუშაოებია ჩატარებული ეკოსისტემების დაცვის, ცხოველთა სახეობების შემადგენლობის ზოგადი დახასიათების (ტაქსონომიური ჯგუფების მიხედვით) მიმართულებით. რაც განსაკუთრებით ეხება ღამურებს და თევზების ანადრომულ სახეობებს.

გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედება მშენებლობის ეტაპზე გაცილებით მეტი იქნება, ვიდრე ექსპლუატაციის ეტაპზე. გარემოზე ზემოქმედება ძირითადად მოსალოდნელია მშენებლობის პროცესში გასხვისების ზოლის მომზადებისას, სამშენებლო ბანაკების მოწყობა/ოპერირებისას, დროებითი მისასვლელი გზების მოწყობისას, სამშენებლო ტექნიკის ოპერირებისა და ტექნიკური მომსახურებისას, მიწის სამუშაოებისას, მდინარის კალაპოტის მიმდებარე და მდინარის გადაკვეთების ახლოს მიმდინარე სამუშაოებისას.

ექსპლუატაციის ეტაპზე, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება ტრანსპორტის მოძრაობით გამოწვეულ ხმაურთან და ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებასთან. მოძრაობასთან დაკავშირებული ხმაური არ მოახდენს ზემოქმედებას ტრასიდან 160 მ-ზე. ხმაურის დონე 80 მ-ის ფარგლებში დასაშვებ ფარგლებშია. პროექტის განხორციელება გამოიწვევს ხმაურის ზემოქმედების გარკვეულ შემცირებას დასახლებულ პუნქტებში, რამდენადაც ყველაზე მჭიდროდ დასახლებული ზონები (სამტრედია და ლანჩხუთი) უზრუნველყოფილი იქნება შემოვლითი გზებით.

წყლის ობიექტებში სამუშაოების დაგეგმვისას შემოწმდება წყლის ობიექტის



მახლობლად და/ან მდინარის კალაპოტში მომუშავე ტექნიკის გამართულობა. წყლის ობიექტების მახლობლად არ მოხდება სამშენებლო მასალების და ნარჩენების განთავსება. მშენებლობის ეტაპზე ადგილი ექნება ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებას და დღის საათებში ხმაურის დონის მომატებას. რეგულარულად შემოწმდება სამშენებლო ტექნიკის გამართულობა, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი გამონაბოლქვი აირებით ჰაერის დაბინძურება და მაქსიმალურად იყოს შემცირებული საწვავ-საპოხი ნივთიერებების დაღვრის რისკები.

საწარმოს ფუნქციონირების პერიოდში წარმოქმნილი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების რაოდენობა დაკავშირებულია მომსახურე პერსონალის რაოდენობაზე. წინასწარი მონაცემებით ობიექტზე დასაქმებული იქნება 100-მდე ადამიანი. აღნიშნულის გათვალისწინებით წლის განმავლობაში წარმოქმნილი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების რაოდენობა იქნება  $0.70 \times 100 = 70 \text{ მ}^3$  საყოფაცხოვრებო ნარჩენების განთავსებისათვის ობიექტზე გათვალისწინებულია დახურული კონტეინერების დადგმა. აღნიშნული ნარჩენების გატანა მოხდება დასუფთავების სამსახურის მიერ შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე.

ნავთობპროდუქტებით დაბინძურებული მასა და ასევე სხვა სახიფათო ნარჩენები (გამოყენებული ფილტრები, საბურავები და მანქანა დანადგარების საპოხი მასალები) გარემოსდაცვითი და ჰიგიენური პირობების დაცვით დროებით განთავსებული იქნება დახურულ და იზოლირებულ საცავში და დაგროვების შესაბამისად გადამუშავების/განთავსების/გაუვნებელყოფის მიზნით გადაეცემა გარემოზე ზემოქმედების სათანადო ნებართვის მქონე ორგანიზაციას.

შესაფუთი ხის მასალა შემდგომი მოხმარების მიზნით გადაეცემა ადგილობრივ მოსახლეობას.

მოხსნილი ნაყოფიერი ნიადაგის ფენის დასაწყობება უნდა მოხდეს შერჩეულ ადგილებზე არა უმეტეს 2 მ სიმაღლის ყრილებად. ინერტული სამშენებლო ნარჩენების საერთო რაოდენობა, რომელიც წარმოიქმნება გზის საპროექტო მონაკვეთის მშენებლობისას მცირეა (სხვა მონაკვეთებთან შედარებით) და არ ექვემდებარება რაოდენობრივ შეფასებას, ვინაიდან აქ არ არის გათვალისწინებული ჭრილების მოწყობა, კლდოვანი გრუნტის დაშლა ან არსებული ხელოვნური ნაგებობების დანგრევა. ინერტული სამშენებლო ნარჩენების განთავსების ადგილების შერჩევა მოხდება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ ადგილობრივ თვითმმართველობასთან შეთანხმების საფუძველზე.

გზმ-ს ანგარიშს თან ერთვის შემარბილებელი ღონისძიებების და გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად ექსპერტების მიერ გამოვლენილი პირობები საფუძვლად უდევს წინამდებარე დასკვნის III თავს.

### III. პირობები

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია:

1. უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით წარმოდგენილი სქემისა და გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად, როგორც მშენებლობის ასევე ექსპლუატაციის ეტაპზე;
2. მშენებლობის ეტაპზე უზრუნველყოს მდინარეებისა (ასევე ხევების) და საპროექტო გზის გადაკვეთებზე, მდინარის წყლის დაბინძურების ხარისხის კონტროლი;
3. უზრუნველყოს წინასამშენებლო ბოტანიკური კვლევის განხორციელება მოსაჭრელი ხე-მცენარეების ზუსტად განსაზღვრის მიზნით. წითელ ნუსხაში შეტანილი სახეობების ინდივიდების ჭრის შემთხვევაში ქმედებები უნდა განხორციელდეს საქართველოს "წითელი ნუსხისა" და "წითელი წიგნის" შესახებ საქართველოს კანონის შესაბამისად.
4. უზრუნველყოს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმაში ბიომრავალფეროვნებაზე დაკვირვების საკითხების გათვალისწინება (მაგ: საპროექტო ტერიტორიაზე ცხოველთა სახეობების არსებობის საკითხი, შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტურობაზე დაკვირვება). საჭიროების შემთხვევაში შეიმუშაოს შესაბამისი დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები;
5. უზრუნველყოს სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება მდინარეთა გადაკვეთებზე იქტიოფაუნისათვის არამგრძობიარე პერიოდში;
6. უზრუნველყოს საავტომობილო ტრასის მშენებლობის შედეგად გრუნტის წყლებზე ზემოქმედების, ასევე სასმელი წყლის შუხუთი - ლანჩხუთი - ჯურჯეთის მიწისქვეშა წყლების საბადოზე ზეგავლენის შეფასება და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების განსაზღვრა, უარყოფითი ზეგავლენის შემცირების მიზნით;
7. ვინაიდან საპროექტო მაგისტრალი გადის ეროვნული სატყეო სააგენტოსადმი დაქვემდებარებულ ტერიტორიაზე - ქარსაფარ ზოლზე, სამშენებლო საქმიანობის წარმოება ქარსაფარის დარჩენილ მონაკვეთზე გამოიწვევს ნარჩენ ზემოქმედებას. აღნიშნულიდან გამომდინარე უზრუნველყოს ეკოსაკომპენსაციო ღონისძიებების განხორციელება, რაც გულისხმობს ექვივალენტური ტყის ჰაბიტატის აღდგენას და აღნიშნული საკითხი შეთანხმდეს სსიპ ეროვნულ სატყეო სააგენტოსთან;
8. მშენებლობის ეტაპზე, ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურების სტაციონარული წყაროები (ბეტონის კვანძები) არსებობის და ზედაპირული წყლის ობიექტში ჩამდინარე წყლების ჩაშვების შემთხვევაში უზრუნველყოს „ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროების და მათ მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ინვენტარიზაციის

ტექნიკური ანგარიშის” და „ზედაპირული წყლის ობიექტებში დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების ნორმების პროექტის“ შემუშავება და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება;

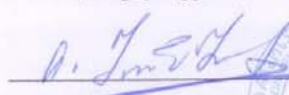
9. უზრუნველყოს სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება „ნიადაგის დაცვის შესახებ“, “ნიადაგების კონსერვაციისა და ნაყოფიერების აღდგენა-გაუმჯობესების შესახებ” საქართველოს კანონებისა და “ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ” საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მინისტრის 2005 წლის 27 მაისის №113 ბრძანებით დამტკიცებული დებულების შესაბამისად;
10. მდ. რიონის სანაპირო ზოლში ინერტული ნარჩენების განთავსების შემთხვევაში - უზრუნველყოს, აღნიშნული საკითხის შესაბამის სამსახურთან შეთანხმება და საპროექტო გადაწყვეტილების გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა.
11. თუ პროექტით გათვალისწინებულია არსებული მაგისტრალური გაზსადენის, ასევე მაღალი ძაბვის საჰაერო ან/და საკაბელო ელექტროგადამცემი ხაზების ცვლილება/გადატანა, აღნიშნული საქმიანობები მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად ექვემდებარება ეკოლოგიურ ექსპერტიზას და საჭიროებს კანონით დადგენილი პროცედურების გავლას;

#### IV. დასკვნა

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის E-60 ავტომაგისტრალის საავტომობილო გზის სამტრედია-გრიგოლეთის II ლოტის კმ 11+500 – კმ 30+000 მონაკვეთის მშენებლობისა და ესპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების  
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე  
(სახელი, გვარი)

  
(ხელმოწერა)

ბ.ა.

