



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის
მინისტრის



KA060183848036013

ბრძანება №-339

ქ. თბილისი

12 / დეკემბერი / 2013 წ.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის
სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო
მნიშვნელობის (E-60) ავტომაგისტრალის აგარა-ზემო ოსიაურის (კმ114 -
კმ126) მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე ეკოლოგიური
ექსპერტიზის დასკვნის დამტკიცების შესახებ

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

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა :

1. დამტკიცდეს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №65; 10.12.2013 საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ საერთაშორისო მნიშვნელობის (E-60) ავტომაგისტრალის, აგარა-ზემო ოსიაურის (კმ114 - კმ126) მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№65; 10.12.2013.) 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 (№2-12/6975; 27.11.2013); ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№ 65; 10.12.2013).

12/12/13

საქართველოს ეროვნული არქივი

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

№ 65

10 დეკემბერი 2013 წ.

1. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება - საერთაშორისო მნიშვნელობის (E-60) ავტომაგისტრალის აგარა-ზემო ოსიურის (კმ114 -კმ126) 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 - შიდა ქართლი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი - 27.11.2013 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ - COWI Lietuva და სამეცნიერო კვლევითი ფირმა გამა.

2. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები:

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის (E-60 მაგისტრალი 114კმ-126კმ) აგარა-ზემო ოსიაურის მონაკვეთის მშენებლობისა და ესპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად:

E-60 მაგისტრალის განსახილველი მონაკვეთის მშენებლობა გულისხმობს აგარა-ზემო ოსიაურს შორის არსებული გზის მოდერნიზაციას, კერძოდ, ოთხხოლიანი გზის და გომის შემოვლითი უბნის მოწყობას.

გახილულია პროექტის განხორციელების რამდენიმე ალტერნატიული ვარიანტი. იმის გათვალისწინებით, რომ E-60 მაგისტრალის მოდერნიზაცია უკვე მიმდინარეობს არაკმედეგის ანუ ნულოვანი ალტერნატივის განხილვა მიზანშეწინააღმდეგარ არ ჩაითვალა. პირველ ალტერნატივად განიხილებოდა არსებული გზის (რომელიც გადის დასახლებულ პუნქტზე), აგარა-ზემო ოსიაურის მონაკვეთის გაფართოება. ვინაიდან აღნიშნული ალტერნატივა დაკავშირებული იყო ფართომასშტაბიან განსახლებასთან უარყოფილი იქნა და პროექტის განსახორციელებლად აუცილებელი გახდა გომის შემოვლითი გზების ალტერნატივების განხილვა.

განსახილველად მომზადდა გომის შემოვლითი გზის ერთი ჩრდილოეთი და ორი სამხრეთი ალტერნატივა. კერძოდ:

- ჩრდილოეთი ალტერნატივის თანახმად გომის შემოვლითი გზა იწყება აგარის დასავლეთიდან და გრძელდება ჩრდილოეთით, სოფელ ვაყას მიმართულებით, გომის გვერდის ავლით და კვეთს კერძო მესაკუთრეების სასოფლო-სამეურნეო მიწის ნაკვეთებს.

- სამხრეთის პირველი ალტერნატივის მიხედვით, გომის შემოვლითი გზა იწყება აგარის დასავლეთით, გადის არსებული გზის პარალელურად (სამხრეთ მხარეს), უვლის გომს სამხრეთიდან, კვეთს არსებულ გზას, სარკინიგზო ხაზს და გრძელდება სარკინიგზო ხაზის თითქმის პარალელურად ჩრდილოეთ მხრიდან, გადადის მდინარე სურამულაზე და უხვევს ჩრდილო-დასავლეთისკენ.

- სამხრეთის მეორე ალტერნატივის თანახმად გომის შემოვლითი გზა დაკავშირებს აგარას და გომს. ეს ალტერნატივა 0.5კმ-ით მოკლეა სამხრეთის პირველ ალტერნატივასთან შედარებით, მაგრამ მონაკვეთის უდიდესი ნაწილი მდ.მტკვართან ახლოს გადის და გზის დატბორვისაგან დასაცავად მოითხოვს დამატებითი ღონისძიებების გატარებას

გომის შემოვლითი გზის განხილული ალტერნატივების ეკოლოგიური და ეკონომიკური შედეგების საფუძველზე უპირატესობა მიენიჭა სამხრეთის პირველ ალტერნატივას.

პროექტის მიხედვით, საწყის მონაკვეთზე სოფ.ზემო ოსიაურამდე, არსებული გზის პარალელურად მოხდება ახალი ოთხხოლიანი მონაკვეთის მშენებლობა, ხოლო მომდევნო (ახალი) მონაკვეთი გვერდს აუვლის გომს და გაგრძელდება სოფელი აგარებისკენ (კმ 26.00) ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით სოფელ ზემო

ოსიაურამდე (31კმ-მდე). E-60 გზატკეცილის გომის შემოვლითი გზის მონაკვეთის სიგრძე 12 კმ-ია. ახალი გზა გაივლის მდინარე მტკვრის კალაპოტის სიახლოვეს. მდ. მტკვრის კალაპოტიდან გზის მინიმალური დაშორება 51მ-ია.

საპროექტო 12 კმ სიგრძის მაგისტრალის, აგარა- ზემო ოსიაურის (კმ 114 – კმ 126) მონაკვეთის გასწვრივ პროექტის საჭიროებისთვის შესაძენია 1,082,678მ² მიწის ფართობი, დაახლოებით 519 ნაკვეთი. მიწის ფართობების შექმნა განხორციელდება განსახლების სამოქმედო გეგმის შესაბამისად.

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.

საკვლევი ტერიტორიის არსებული მდგომარეობის შეფასების მიზნით, საპროექტო გზის ორივე მხარეს, 100-100 მეტრის სიგანის ზოლში ჩატარდა საველე კვლევები. შეფასდა მცენარეთა ძირითადი ტიპები და მათი სახეობრივი შემადგენლობა. პროექტის შემოქმედების ზონაში შესწავლილი იქნა ენდემური, იშვიათი და სხვა კანონით დაცული სახეობების არსებობის შესაძლებლობა.

საველე კვლევების თანახმად პროექტის განხორციელების ტერიტორია არ ხასიათდება მდიდარი ბიომრავალფეროვნებით. დასახლებულ პუნქტებთან ლანდშაფტი სახეშეცვლილია, ტყე ჩანაცვლებულია მდელოებითა და ბუჩქნარებით, რომელმაც გაჩეხილი ტყის ტერიტორია დაიკავა. მიწა დამუშავებული ან დეგრადირებულია, დაცული სახეობები, გარდა კაკლის ხისა, არ გამოვლენილა. საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ არ არის დაცული ტერიტორიები.

სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ხეების მოჭრის შემთხვევაში, კომპენსირება მოხდება გასხვისების ზოლში სანაცვლო დარგვის გზით (1:3 პროპორციით). ხოლო კერძო ნაკვეთებზე მოჭრილი ხეების კომპენსაცია განხორციელდება განსახლების სამოქმედო გეგმის შესაბამისად.

ნიადაგის ფონური მდგომარეობის დასადგენად აღებული იყო ოთხი გასაშუალოებული სინჯი. სინჯების აღება მოხდა გზის ორივე მხარეს, სავალი ნაწილიდან 200მ ინტერვალში. სინჯების ანალიზმა აჩვენა, რომ ნიადაგში მძიმე მეტალების კონცენტრაცია, გარდა ტყვიისა, არ აღემატება ნორმით დადგენილ მნიშვნელობებს.

საპროექტო რეგიონში საველე სამუშაოების დროს შემოწმდა წყლის ხარისხი მდ.სურამულასა და მდ. მტკვარში. ანალიზის შედეგების თანახმად მდინარეების წყლის ხარისხი აკმაყოფილებს ნორმით დადგენილ სტანდარტებს.

ჩატარდა საინჟინრო გეოლოგიური კვლევა, რომელმაც აჩვენა, რომ საკვლევი ტერიტორია 10-15მ სიღრმემდე აგებულია დელუვიური, დელუვიურ-პროლუვიური თიხებითა და თიხნარი ფორმირებებით. საპროექტო გზის მონაკვეთზე, მდ. მტკვრის ნაპირის გასწვრივ გამოვლინდა დაბალი და საშუალო ინტენსივობის ეროზიის უბნები, ხოლო დანარჩენ მონაკვეთზე მშენებლობისთვის საშიში გეოდინამიკური პროცესები არ დაფიქსირებულა. მიწისქვეშა წყლების დონეები მერყეობს 2-8,5 მ ფარგლებში. საქართველოს სეისმური დარაიონების სქემის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს 9 ბალიანი ინტენსივობის სეისმურ ზონაში.

მშენებლობის სავარაუდო ხანგრძლივობა შეადგენს 24 თვეს. დასაქმებული იქნება დაახლოებით 200 ადამიანი.

საპროექტო გზის 12 კმ-იანი მონაკვეთი გაივლის არაურბანულ ტერიტორიაზე სადაც გარემოს დაზინძურება მცირეა და ამჟამად არ არსებობს დაზინძურების ან ხმაურის გამომწვევი მნიშვნელოვანი წყაროები. ფონური მონაცემების მიხედვით,

შემოთავაზებული პროექტის ყველაზე მაღალი სენსიტიურობით გამოირჩევა ტრასის ის მონაკვეთი, რომელიც მდინარესთან ახლოს გადის.

აგარა-ზემო ოსიურის მონაკვეთზე გათვალისწინებულია ორი რომბული კვანძის მოწყობა. რომლებიც გომში აღმოსავლეთის და დასავლეთის მხრიდან ითვალისწინებს გადასასვლელების მოწყობის შესაძლებლობას. რომბული კვანძების დანიშნულებაა:

- უზრუნველყოს დასავლეთი მიმართულებიდან აგარასა და ქვენატკოცეში შესვლის შესაძლებლობა;
- უზრუნველყოს აღმოსავლეთიდან გომში შესვლის საშუალება;
- დაუკავშირდეს მტკვრისკენ მიმავალ ადგილობრივ გზას მტკვარზე და უზრუნველყოს ახალსოფელში ჩრდილოეთის მხრიდან შესვლის საშუალება;
- გაითვალისწინოს მომავალში სარკინიგზო ხაზზე გადასასვლელის საჭიროება. რის შედეგადაც შესაძლებელი იქნება მოხისში, გომის ჩრდილოეთ ნაწილში და ვაყაში მოხვედრა.

პროექტი ასევე ითვალისწინებს სარკინიგზო ხაზზე გადასასვლელის მოწყობას და მდინარე სურამულაზე 35მ სიგრძის ხიდის მშენებლობას. საპროექტო გზის გასწვრივ მოეწყობა ნახირსარეკები, რკინა-ბეტონის კიუვეტები და ზედაპირული ჩამონადენის არინების მიზნით, სადრენაჟე არხები, რომლებიც აღჭურვილი იქნება წყლის ჭებით და ქვის ფილტრებით.

გარდა ამისა, მდ. მტკვრის გასწვრივ მოეწყობა 3.8კმ სიგრძის ქვაყრილი ნაპირსამაგრი კონსტრუქცია, რომელიც მინიმალურ შეხებაში იქნება მდინარესთან. მისი ძირითადი დანიშნულება ახალი გზის დამატებითი დაცვაა.

საპროექტო მონაკვეთზე უკვე არსებობს $\approx 5.0-6.0$ კმ სიგრძის ნაპირსამაგრი ნაგებობა, რომელიც აშენდა გასული საუკუნის 60-იან წლებში მდინარის მარცხენა სანაპიროზე არსებული კერძო საკუთრების და მცირე საწარმოების დასაცავად. ნაპირსამაგრი კონსტრუქცია წარმოადგენს $1.0\text{მ} \times 1.0\text{მ} \times 0.2\text{მ}$ ბეტონის ფილებს და „დეზებს“ (მდინარის დინების მიმართ სხვადასხვა კუთხით განლაგებული ბეტონის კუბები). მანძილი „დეზებს“ შორის ადგილმდებარეობის მიხედვით 200-დან 400მ - მდეა. ამჟამად კონსტრუქციის მდგომარეობა დამაკმაყოფილებელია, მაგრამ მდინარის ნაპირის გაყოლებაზე გზის მშენებლობის გამო მას მნიშვნელოვანი გამაგრება სჭირდება.

ხიდები აშენდება რკინაბეტონისგან, გაბიონებით, აგურის და ქვის მოსახვით. ხიდების უმეტესობა შედგება ორი სავალი ნაწილისგან, თოთოეულის სიგანე იქნება 14.5 მ, რაც მოიცავს ორ 3.75 მ სიგანის ზოლს, 2 მ სიგანის ცენტრალური უსაფრთხოების ზოლს და ორივე მხარეს 1.5 მ სიგანის ტროტუარს, ბეტონის ბარიერით და მოაჯირით. არსებული გზის და სარკინიგზო ხაზის გადაკვეთაში საყრდენებს შორის მანძილი 40 მ იქნება.

ხიდის ბურჯების ტანი სამი დგარისგან შედგება. საყრდენები შეერთებულია 13.0მ სიგრძის 1.2×1.4 მ პროფილის მქონე რკინა-ბეტონის რიგვლით, რომლის სიმაღლე ზოლოსკენ მცირდება 0.6 მ-მდე. სანაპირო ბურჯები წარმოადგენს სამ-სამი 20 მ სიგრძის $9.80 \times 2.0 \times 1.5$ ნაბურღნატენი ხიმიჩისაგან შედგენილ კონსტრუქციას.

ოთხზოლიანი ავტომობილების ცენტრალური ღერძის გასწვრივ მოეწყობა გზის გამყოფი ზოლი. საავარიო და გაუთვალისწინებელი შემთხვევებისათვის უზრუნველყოფილი იქნება მოკირწყლული გვერდულები. გზატკეცილის მოდერნიზებული მონაკვეთის უსაფრთხო ექსპლოატაციის მიზნით მოეწყობა სადრენაჟე სისტემა, უსაფრთხოების ბარიერები, განათება და საგზაო ნიშნები.

TEM სტანდარტის თანახმად, ყოველი ზოლის სიგანე იქნება 3.75 მ; გვერდულების - 3.75 მ; მოკირწყლული ბერმის - 3.00 მ; მოუკირწყლავი ბერმის - 0.75 მ; გამყოფი ზოლის - 5.00 მ (უსაფრთხოების ბარიერების ჩათვლით). გზის საერთო სიგანე შეადგენს 27.50 მ-ს. ასევე შეკეთდება არსებული გზის მონაკვეთის სავალი ნაწილი.

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 და მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე ნაპირსამაგრი ნაგებობების მოწყობისას.

ექსპლუატაციის ეტაპზე, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება ტრანსპორტის მოძრაობით გამოწვეულ ხმაურთან და ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებასთან. უნდა აღინიშნოს, რომ გზატკეცილის არსებულ მდგომარეობაში ექსპლუატაცია დღესაც უარყოფით ზემოქმედებას ახდენს გარემოზე, საცობების, ხმაურის, დაბალი სიჩქარის და გაფრქვევების მაღალი მაჩვენებლების გამო.

ექსპლუატაციის ეტაპისთვის ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების რისკები შეფასდა მათემატიკური მოდელირებით. მოდელირების შედეგების თანახმად ექსპლუატაციის ეტაპზე ატმოსფერულ ჰაერში ადგილი არ იქნება გამონახოლქვი აირების კონცენტრაციების გადაჭარბებას ნორმით დადგენილ მნიშვნელობებზე.

ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელი ხმაურის ზემოქმედება ასევე შეფასდა მოდელირების მეთოდით. მოდელირების შედეგების თანახმად მოკლე და საშუალო ვადიან პერსპექტივაში ხმაურის დონე არ გადააჭარბებს ნორმით დადგენილ მნიშვნელობებს. თუმცა გრძელვადიან პერსპექტივაში, მოძრაობის ინტენსივობის გაზრდის შესაბამისად, ხმაურის დონე გაიზრდება საპროექტო გზის ორ მონაკვეთზე. აღნიშნულ მონაკვეთებზე გათვალისწინებულია ხმაურის ჩამხშობი ბარიერების მოწყობა. ხმაურის ჩამხშობი ბარიერების ზომები და განთავსების კოორდინატები გათვლილია პროგრამის CadnaA საშუალებით (პირველი მონაკვეთი - X:392707/Y:4651931 წერტილიდან X:392437/ Y:4651883 წერტილამდე. მონაკვეთის სიგრძე - 275 მ, სიმაღლე - 5 მ. მეორე მონაკვეთი - X:392437 / Y:4651883 წერტილიდან X:392308 / Y:4651940 წერტილამდე. მონაკვეთის სიგრძე - 150 მ, სიმაღლე - 6 მ).

მიწის სამუშაოების დაწყებამდე მოხდება ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა და ცალკე დასაწყობება. ხოლო სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ გამოყენებული იქნება ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ლანდშაფტის აღსადგენად. მაგისტრალის გასხვისების ზოლში გათვალისწინებულია ბალახის დათესვა და ხეების დარგვა.

ხიდისა და ნაპირსამაგრი ნაგებობის მოწყობამ შესაძლოა გამოიწვიოს წყლის დაბინძურება თხევადი ან/და მყარი ნარჩენებით, რაც გამოიწვევს მდინარის სიმღვრივის მომატებას (შეწონილი ნაწილაკებით დაბინძურებას).

წყლის ობიექტებში სამუშაოების დაგეგმვისას გათვალისწინებული იქნება ტოფობის პერიოდი. გარდა ამისა სამუშაოების პერიოდში შემოწმდება მდინარის ნაპირების სტაბილურობა, საჭიროებისამებრ მოხდება მათი გამაგრება ეროზიის მინიმუზაციის მიზნით. მდინარის ტერასული ნაპირებიდან სედიმენტაციის თავიდან ასაცილებლად გამოყენებული იქნება ინერტული მასალის ბარიერები. ხიდის

საყრდენების ბეტონით ამოვსების დროს მინიმუმამდე იქნება შემცირებული სამუშაოს ხანგრძლივობა. მდინარის კალაპოტის დროებითი შეცვლის საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოფილი იქნება თევზის შეუფერხებელი მოძრაობა. შემოწმდება წყლის ობიექტის მახლობლად და/ან მდინარის კალაპოტში მომუშავე ტექნიკის გამართულობა. წყლის ობიექტების მახლობლად არ მოხდება სამშენებლო მასალების და ნარჩენების განთავსება. პროექტის თანახმად გზის (ხიდის ჩათვლით) ორივე მხარეს მოეწყობა სადრენაჟე არხები, რომლებიც აღიჭურვება ფილტრებით, რაც დაიცავს ზედაპირულ წყალს დაბინძურებისაგან.

მშენებლობის ეტაპზე, ზედაპირული წლის ობიექტში ადგილი არ ექნება ჩამდინარე წყლების ჩამეხებას. სამეურნეო-ფეკალური წყლების შესაგროვებლად გათვალისწინებული იქნება ბიო-ტუალეტების მოწყობა.

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.

მშენებლობის ეტაპზე ადგილი ექნება სხვადასხვა ტიპის ნარჩენების დაგროვებას. სამშენებლო, საყოფაცხოვრებო და სახიფათო ნარჩენების დროებითი დასაწყობება მოხდება განცალკევებით, შესაბამისი წესების დაცვით. გამოყენებული ფილტრები, საბურავები და მანქანა დანადგარების საპოხი მასალები შეინახება დახურულ და იზოლირებულ საცავში.

მშენებლობის ეტაპზე წარმოქმნილი სამშენებლო ნარჩენების შემცირების მიზნით, პროექტით გათვალისწინებულია მოხსნილი ასფალტის საფარის გადამუშავება. მაგისტრალის სარეაბილიტაციო მონაკვეთზე არსებული ასფალტის საფარის სისქე 170მმ-დან 220მმ-მდე ფარგლებშია, თუმცა მთლიანად საფარს მოხსნა ნავარაუდები არ არის. მოხსნილი ასფალტის გადამუშავება შემდეგ საფეხურებს მოიცავს: საფარის მოხსნა; მასალის დაქუცმაცება 32.5 მმ-მდე ან უფრო მცირე ნაწილებად შემდგომი გამოყენების საჭიროებიდან გამომდინარე; შერევა მარცვლოვან მასალასთან შესაბამისი მოთხოვნების გათვალისწინებით და გამოყენება მაპროფილირებელ ფენად ან გზის საფარის ქვედა ფენების შესაქმნელად.

მშენებლობის დასრულების შემდეგ დარჩენილი მიწის და ღორღის საბოლოო განთავსება მოხდება ადგილობრივ თვითმმართველობასთან შეთანხმებით. საყოფაცხოვრებო ნარჩენები გატანილი იქნება ადგილობრივი კომუნალური დასუფთავების სამსახურის მიერ შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე. სახიფათო ნარჩენები გადაეცემა შესაბამისი ნებართვის მქონე ორგანიზაციებს.

გზშ-ს ანგარიშს თან ერთვის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა.

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

III. პირობები

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია:

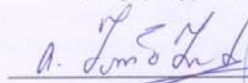
1. უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით წარმოდგენილი სქემისა და გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად, როგორც მშენებლობის ასევე ექსპლუატაციის ეტაპზე;
2. უზრუნველყოს საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ხე-მცენარეების (კაკალი) ჭრის განხორციელება "წითელი ნუსხისა" და "წითელი წიგნის" შესახებ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა შესაბამისად;
3. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საპროექტო ტერიტორიაზე დამატებითი ზოოლოგიური კვლევის ჩატარება და საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების შემუშავება;
4. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს მდ. სურამულასა და საპროექტო გზის გადაკვეთაზე, მდინარის წყლის მაქსიმალური ხარჯებისა და კალაპოტის სიღრმითი გარეცხვის სიდიდეების დადგენა;
5. მშენებლობის დაწყებამდე, უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკების გენ-გეგმის წარმოდგენა გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში;
6. მშენებლობის ეტაპზე, ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურების სტაციონარული წყაროები (ბეტონის კვანძები) არსებობის შემთხვევაში უზრუნველყოს „ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროების და მათ მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ინვენტარიზაციის ტექნიკური ანგარიშის“ შემუშავება და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება;
7. 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.

IV. დასკვნა

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის (E-60 მაგისტრალი 114კმ-126კმ) აგარა-ზემო ოსიაურის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშს მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე
(სახელი, გვარი)


(ხელმოწერა)

