



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060119937746013

ბრძანება No-332

ქ. თბილისი

09 / დეკემბერი / 2013 წ.

თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის (აზერბაიჯანის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ16-კმ21 მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის (მოდერნიზაციის) პროექტზე 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 №63; 04.12.2013 საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ, თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის (აზერბაიჯანის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ16-კმ21 მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციაზე (მოდერნიზაცია);
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№63; 04.12.2013.) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცემისთანავე;
6. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს მთავრობაში (თბილისი, ინგოროყვას ქ. №7) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში.



საქართველოს ბაიომრსა და ბუნებრივი რესურსების
დაცვის სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENT 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

№ 63

4 დეკემბერი 2013 წ.

1. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საერთაშორისო მნიშვნელობის ს-5 თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი (აზერბაიჯანის რესპუბლიკის საზღვარი) გზის კმ16-კმ21 მონაკვეთის მშენებლობა.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, თბილისი, ვაკე საბურთალოს რაიონი, ალექსანდრე ყაზბეგის გამზ, №12.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – თბილისი, ისანი-სამგორის რაიონი, ლილოს დასახელება.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 20.10.2013 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „საქგამეცნიერება“.

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია, თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის (აზერბაიჯანის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ16-კმ21 მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის (მოდერნიზაციის) გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად:

თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის საავტომობილო გზის კმ16-კმ21 (კვ0+00-კვ59+00) მონაკვეთი იწყება თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში მიმავალი სატრანსპორტო კვანძიდან, გაივლის თბილისის ისანი-სამგორის რაიონის ლილოს მჭიდროდ დასახლებულ ზონას, ლილოს ბაზრობის მიმდებარე ტერიტორიას და სრულდება ლოჭინის ხიდიდან. აღნიშნული მონაკვეთის ფარგლებში განლაგებულია მრავალი საზოგადოებრივი მომსახურების ობიექტები და დაწესებულებები, აღნიშნული ინფრასტრუქტურა ძირითადად განვითარებულია ტრასის მარჯვენა მხარეს, ხოლო ტრასის მარცხნივ კი უმთავრესად სასოფლო-სამეურნეო მიწებია.

გზმ-ს ანგარიშში (მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპის გათვალისწინებით) შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. ასევე განხილულია მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციები და მოცემულია მათზე რეაგირების გეგმა. გზმ-ს ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა და ნარჩენების მართვის გეგმა, როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის ეტაპზე. მომზადებულია და შეთანხმებულია ასევე „ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების“ პროექტი.

წინასაპროექტო ეტაპზე განიხილებოდა ტრასის მარჯვენა ან მარცხნივ განვითარების ალტერნატივები, რომელიც ითვალისწინებს გზის მოდერნიზაციას დღეს არსებული მიმართულების შენარჩუნებით. აღნიშნულ ორ ალტერნატივას შორის მნიშვნელოვანი სხვაობა არ არსებობს, გზის როგორც მარჯვენა, ისე მარცხენა მხარეს გეოლოგიური გარემო სტაბილურია და რაიმე საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარება არ შეინიშნება. ზედაპირული წყლის ობიექტები ტრასის დერეფანში არ გხვდება. ტრასის მარჯვენა გაგანიერება დაკავშირებული იქნება გაცილებით მეტ ფიზიკურ და ეკონომიკურ განსახლებასთან, კერძოდ საჭირო იქნება რამდენიმე ბენზინგასამართი სადგურის, სუპერმარკეტების, საზოგადოებრივი კვების ობიექტებისა და საცხოვრებელი სახლების ადების აუცილებლობა. განსახილველი ორ ალტერნატივა იდენტურია სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირების და სამშენებლო მოედნების ელექტრომომარაგების თვალსაზრისით. აღნიშნულიდან გამომდინარე არსებული გზის განვითარება

მარცხნივ გაცილებით მისაღებია, რადგან მარჯვენა მხარეს გზის გაგანიერების შემთხვევაში მცირე ბიზნესსა და ადგილობრივ მოსახლეობაზე მიყენებული ზარალი გაცილებით მასშტაბური იქნება.

საპროექტო გზის ტექნიკური და გეომეტრიული პარამეტრებია:

1. საპროექტო გზის სიგრძე - 4.5 კმ;
2. საანგარიშო სიჩქარე - 120 კმ/სთ (რთულ უბნებზე - 100 კმ/სთ);
3. გრძივი პროფილი:
 - მინიმალური ჰორიზონტალური მრუდის რადიუსი - 800 მ (რთულ უბნებზე - 500 მ);
 - ვერტიკალური მრუდები: ჩაზნექილი - 5000 მ, ამოზნექილი - 15000 მ, რთულ უბნებზე - 8000 მ.
 - მაქსიმალური გრძივი ქანობი - 2 %;
4. განივი პროფილი:
 - სავალი ნაწილის სიგანე - $4 \times 3.75 = 15.0$ მ;
 - გამყოფი ზოლის სიგანე - 2.0 მ;
 - უსაფრთხოების ზოლები - $2 \times 1.0 = 2.0$ მ გამყოფ ზოლთან;
 - დამატებითი ზოლების მოწყობა - $2 \times 3.0 = 6.0$ მ;
 - ტროტუარების სიგანე - 2.0 მ.

გზის გამყოფ ზოლზე შესაბამისი სტანდარტების მიხედვით გათვალისწინებულია ბეტონის გრძივი ბარიერების მოწყობა, და ლითონის თვალამრიდი ძელები. ხიდების ვერტიკალური სიმაღლე 5.0 მ, მიწისქვეშა გადასასვლელებზე (ფეხით მოსიარულეთათვის, საქონლის გადასარეკი) - კლირენსი 2.5 მეტრი. პროექტი ასევე ითვალისწინებს საგზაო მიერთებებზე, ეზოებში შესასვლელებზე და კვანძებზე დამატებითი სავალი ნაწილის მოწყობას, ასევე გზაზე მოეწყობა 7 მიწისზედა და 6 მიწისქვეშა ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელი, ავტობუსის გაჩერებები ორივე მხარეს 16 ცალი და დაგეგმილია მოსაბრუნებელი ადგილების მოწყობა, რომელიც პროექტით გათვალისწინებულია ლოჭინის ხიდთან მოწყობილი სპეციალური მოსაბრუნებელი ადგილის საშუალებით. პკ 26+83 - ტრასა კვეთს რკინიგზის გზაგამტარს, სადაც ხდება მუდმივად წყლის დაგროვება, რომელიც გამოწვეულია რელიეფის მდგომარეობით, რისთვისაც გათვალისწინებულია წყალამრიდი კოლექტორის მოწყობა, რათა სანიაღვრე წყალი გადაყვანილ იქნას ლოჭინის ხევში.

გზმ-ს ანგარიშის მიხედვით საგზაო საფარის კონსტრუქციის მდგრადობა მეტია 320 მპა-ზე, რის გამოც უპირატესობა მიენიჭა ცემენტო-ბეტონის ტიპის გზას. კონსტრუქციის სისქედ მიღებულია 88 სმ (ბეტონი - 28 სმ; საფუძველი - 30 სმ, ქვესაგები ფენა - 30 სმ). ბეტონის საფარი ორფენიანია ($22 + 6$ სმ), ზედა ფენის მოწყობა გათვალისწინებულია რიოლიტის ქვით, რაც ზრდის საექსპლუატაციო ვადას, რომლის სიმტკიცეც შეადგენს $1200 \div 1400$ კგ/სმ². ორივე ფენა ეწყობა ბეტონისაგან (მარკა B 25). საფუძველად გათვალისწინებულია ქვიშა-ხრეშოვანი ოპტიმალური ნარევი, ზომებით 0-80 მმ, ხოლო ქვესაგებ ფენად - ქვიშა-ლორღოვანი ნარევი, ზომებით 0-40 მმ. კეთდება ორი ნაკერი გრძივად 4.5 მ+4.5 მ+2.5 მ, ხოლო განივად ყოველ 5 მეტრში, ნაკერების ადგილებში ეწყობა სპეციალური ფოლადის არმატურები, რომელიც დაფარულია ანტიკოროზიული ხსნარით. გრძივი ნაკერების არმატურის დიამეტრია 20 მმ, სიგრძე 80 სმ, ხოლო განივის - 25 მმ, სიგრძე 50 სმ.

არმატურის ღეროების ბეტონში ჩაწყობა წარმოებს ბეტონის დამგები მექანიზმის მეშვეობით, ნაკერები იჭრება ბეტონის დაგების შემდეგ, ნაკერების სიღრმე შეადგენს ბეტონის საფარის სისქის 25-30% და სიგანით 4-6 მმ-ია, რომელიც შემდგომში ივსება ბითუმ-მასტიკით, ან ხელოვნური კაუჩუკის მასალით.

გზის მშენებლობის პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო და ტექნიკური დანიშნულებით. სასმელ-სამეურნეო წყლით მომარაგება განხორციელდება ქალაქის წყალმომარაგების ქსელიდან. ასევე შესაძლებელია ცისტერნებით შემოტანილი წყლის გამოყენება. სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა იქნება 200 კაცი, ხოლო ადმინისტრაციული პერსონალი 5 კაცი. თუ გავითვალისწინებთ, რომ სამუშაოს რეჟიმი იქნება ერთგვლიანი, ხოლო წელიწადში სამუშაო დღეების რაოდენობა 260 დღე, სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი წელიწადში შეადგენს 1283.1 მ³. სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყალი შეიძლება ასევე გამოყენებული იქნას სამშენებლო ბანაკების ტერიტორიებზე გათვალისწინებული საშაპების ფუნქციონირებისათვის, რომლის რაოდენობაც წელიწადში იქნება 390 მ³. სამშენებლო სამუშაოების პროცესში ტექნიკური წყლის გამოყენება მოხდება ბეტონის ნარევის დასამზადებლად, ხანძარსაწინააღმდეგო დანიშნულებით და სამშენებლო მოედნების პერიოდული მორწყვისთვის. ტექნიკური მიზნებისათვის დაგეგმილია მდ. ლოჭინის წყლის გამოყენება, რომლის სამშენებლო ბანაკების ტერიტორიაზე შემოტანა მოხდება ავტოცისტერნებით, რისთვისაც მოეწყობა ორი 25 ტონიანი ტევადობის სამარაგო რეზერვუარი. სატრანსპორტო საშუალებების და ტექნიკის ინტენსიური მოძრაობის დროს გათვალისწინებულია სამშენებლო მოედნების პერიოდული მორწყვა, რისთვისაც გათვალისწინებულია სპეც-ავტომობილი, რომელიც თავის რეზერვუარს ასევე მდ. ლოჭინიდან შეავსებს და წელიწადში დახარჯული იქნება 2400 მ³ წყალი. სამეურნეო-ფეკალური წყლების ჩაშვება მოხდება თბილისის საკანალიზაციო კოლექტორში, ასევე ტერიტორიაზე შესაძლებელია მოეწყოს ბიოტუალეტები, რომელთა განტვირთვა პერიოდულად მოხდება თბილისის საკანალიზაციო ქსელში, სამუშაოების პროცესში წარმოქმნილი სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების რაოდენობა წელიწადში შეადგენს 1589.44 მ³.

საპროექტო ტერიტორიის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარების რისკი ძალზე მცირეა, პროექტის მიხედვით გზის ინფრასტრუქტურის ობიექტების მშენებლობა განხორციელდება ადგილობრივი სეისმური პირობების შესაბამისად, შეიძლება ითქვას, რომ სეისმური რისკების ალბათობა მინიმუმამდეა შემცირებული.

მშენებლობის პროცესში წარმოიქმნება სხვადასხვა ტიპის ნარჩენები: საყოფაცხოვრებო, სახიფათო, ინერტული სამშენებლო ნარჩენები, ჯართი და სხვა. საყოფაცხოვრებო ნარჩენები შეგროვდება სახურავიან კონტეინერებში, რომლის განთავსებაც მოხდება ტერიტორიაზე წყლის ობიექტებისგან და სამომრავო გზიდან მიშორებით. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების გატანა მოხდება თბილისის საყოფაცხოვრებო ნარჩენების პოლიგონზე, შესაბამისი ხელშეკრულების საფუძველზე. წლის განმავლობაში ერთ მომუშავეზე მოსალოდნელია დაახლოებით 0.7მ³ საყოფაცხოვრებო ნარჩენების წარმოქმნა, სულ სამშენებლო სამუშაოების პროცესში მოსალოდნელი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების რაოდენობა შეადგენს წელიწადში 140 მ³.

სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე მოსალოდნელია შემდეგი სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა: გამოყენებული საბურავები - 30-40 ერთ/წ, სამშენებლო

ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების ზეთის ფილტრები - 18-20 ერთ/წ, ვადაგასული და მწყობრიდან გამოსული აკუმულატორები 8-10 ერთ/წ, საწვავ-საპოხი მასალის ნარჩენები - 80-100 კგ/წ, შედუღების ელექტროდები - 40-50 კგ/წ, ასევე ტერიტორიაზე მოსალოდნელია ნავთობპროდუქტების დაღვრა. ნავთობპროდუქტებით დაბინძურებული ნიადაგი და გრუნტი შემდგომი რემედიაციისათვის ტერიტორიიდან გატანილი უნდა იქნას ამ საქმიანობაზე სათანადო ნებართვის მქონე კონტრაქტორის მიერ. გზის გაფართოების და მშენებლობის დროს შესაძლებელია ინერტული სამშენებლო ნარჩენების წარმოქმნა, შესაძლოა წარმოიქმნას აზბესტის ნარჩენები. ინერტული მასალის დროებითი დასაწყობებისთვის უნდა შეირჩეს ტერიტორია, რომელიც ზედაპირული წყლის ობიექტიდან არანაკლებ 100 მეტრით იქნება დაშორებული და განთავსდეს ისე, რომ ხელი არ შეუშალოს მანქანების და ხალხის გადაადგილებას, რომლის გაუვნებლობა, უტილიზაცია, განთავსება მოხდება ამ საქმიანობაზე სათანადო ნებართვის მქონე კონტრაქტორების მიერ. გზის სარეაბილიტაციო მონაკვეთზე მოხსნილი ასფალტის საფარი შესაძლებელია დაექვემდებაროს გადამუშავებას, რომელიც მოიცავს: საფარის მოხსნას და დაქუცმაცებას 32.5 მმ-მდე შემდგომი გამოყენებისთვის, შერევა მოხდება მარცვლოვან მასალასთან შესაბამისი მოთხოვნების გათვალისწინებით და გამოიყენება მაპროფილირებელ ფენად ან გზის სამოსის ქვედა ფენების შესაქმნელად, რომელიც გადაჭრის ნარჩენი ასფალტის განთავსების პრობლემას ან შესაძლებელია მოხდეს მისი გატანა შესაბამისი სამსახურის მიერ ხელშეკრულების საფუძველზე.

ტერიტორიაზე ხანძრის გავრცელების პრევენციის მიზნით აუცილებელია საწვავ-საპოხი მასალების შენახვის წესების დაცვაზე მკაცრი ზედამხედველობა, სამშენებლო ბანაკის ხანძარქრობის საშუალებებით უზრუნველყოფა, პერსონალის პერიოდული სწავლება და ტესტირება ხანძრის პრევენციის და მისი შედეგების ლიკვიდაციის საკითხებზე, ასევე ავარიული სიტუაციის შესახებ შეტყობინების მიწოდების სრულყოფილი სისტემის არსებობა.

საკვლევი ტრასის ფარგლებში ხმაურის ძირითად წყაროს წარმოადგენს საავტომობილო მაგისტრალზე ავტოტრანსპორტის მოძრაობა, გაზომვები ჩატარდა დღის საათებში 11-დან 18 საათის ჩათვლით, რამდენიმე საკონტროლო წერტილში. გაზომვების შედეგების მიხედვით ტრასის მომიჯნავედ ხმაურის ფონური დონეები 50-70 დბა-ს ფარგლებში მერყეობს, რაც საკმაოდ მაღალი მაჩვენებელია, რისთვისაც გათვალისწინებულია სამუშაოების შესრულება მხოლოდ დღის საათებში, ასევე არ არის მოსალოდნელი მანქანა-დანადგარების ერთდროული მუშაობა, აღნიშნულის გათვალისწინებით ხმაურის გავრცელებით მოსახლეობაზე უარყოფითი ზემოქმედება არ იქნება მაღალი.

საპროექტო გზის მიწის ნაკვეთი წარმოადგენს მნიშვნელოვანი ტექნოგენური დატვირთვის მქონე ტერიტორიას. როგორც გარემოს არსებული მდგომარეობის აღწერიდან ჩანს, საპროექტო ტერიტორიის ეკოსისტემები მწირია. ტერიტორიას არ გააჩნია დაცვითი ღირებულება და მასზე დაცული სახეობების არსებობის ალბათობა ძალზედ მცირეა. პროექტის ადგილმდებარეობის და დაცული ტერიტორიის დიდი მანძილით დაშორების გამო შეიძლება ითქვას, რომ მასზე ზემოქმედების რისკი პრაქტიკულად არ არსებობს. აგრეთვე აღსანიშნავია მოდერნიზაციას დაქვემდებარებული გზის დერეფანი ძალზედ მაღალი ანთროპოგენურობით გამოირჩევა, შესაბამისად საველე კვლევების დროს არ დაფიქსირებულა გავრცელებულ ცხოველთა მნიშვნელოვანი სახეობები.

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



III. პრობები

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია:

1. საქმიანობა განახორციელოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით წარმოდგენილი სქემისა და შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად;
2. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს დასახლებულ მონაკვეთზე ეროზიული და მეწყრული პროცესების განვითარების პოტენციალის შეფასება - და შემუშავებული იქნას შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
3. უზრუნველყოს „ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევების ნორმების პროექტში“ წარმოდგენილი გამოყოფის და გაფრქვევის წყაროების პარამეტრებისა და ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების დაცვა;
4. უზრუნველყოს საწარმოში წარმოქმნილი სახიფათო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების (მათ შორის აზბესტის ნარჩენის) სეპარირებული შეგროვება, აღრიცხვა, დროებით უსაფრთხოდ განთავსება და შემდგომი მართვის (გადამუშავება, გაუვნებლება ან განთავსება) მიზნით სათანადო გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე ორგანიზაციაზე გადაცემა;
5. უზრუნველყოს სამშენებლო სამუშაოების დამთავრების შემდგომ, ტერიტორიის პირვანდელ მდგომარეობაში მოყვანა;
6. უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე, სამშენებლო ტექნიკის განთავსებისა და ტექნომსახურებისათვის გამოყოფილ უბანზე წარმოქმნილი სანიაღვრე წყლების ხარისხის შესაბამისობა, ქალაქის სანიაღვრე კოლექტორში ჩასაშვები წყლის ნორმებთან;
7. პროექტის განხორციელებისთვის საჭირო წითელ ნუსხაში შეტანილ ხე-მცენარეების ინდივიდების მოჭრა (მაგ: კაკალი - *Juglans regia*), განხორციელდეს საქართველოს "წითელი ნუსხისა" და "წითელი წიგნის" შესახებ საქართველოს კანონით განსაზღვრულ გამონაკლის შემთხვევებში;
8. უზრუნველყოს საავტომობილო გზის ექსპლუატაციის ფაზაში გზისპირა დასახლებებთან ხმაურის დონის გადაჭარბების შემთხვევაში შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება.

IV. დასკვნა

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილ, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ იქნა თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხის (აზერბაიჯანის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ16-კმ21 მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის (მოდერნიზაციის) გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით, განსაზღვრული საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე
(სახელი, გვარი)


(ხელმოწერა)

