



საქართველოს გარემოს დაცვის მინისტრის



KA030194423145512

ბრძანება №129

ქ. თბილისი

17 / მაისი / 2012 წ.

**საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის
სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ჩქაროსნული
საავტომობილო გზის ქუთაისი – სამტრედიის მონაკვეთის მშენებლობისა და
ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე
ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის დამტკიცების შესახებ**

„გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ 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 (№20; 16.05.2012 წ) საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ ჩქაროსნული საავტომობილო გზის ქუთაისი – სამტრედიის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე;
2. ამ ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№20; 16.05.2012 წ) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ეს 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. 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 რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წერილი (№03-04/1441; 30.04.2012 წ) ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№20; 16.05.2012 წ).

მინისტრი

გიორგი ხაჩიძე



საქართველოს გარემოს დაცვის სამინისტრო
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION OF GEORGIA

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

ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე

№ 20

16 მაისი 2012 წ.

1. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – ჩქაროსნული საავტომობილო გზის ქუთაისი – სამტრედიის მონაკვეთის მშენებლობა და ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზ. № 12
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – წყალტუბოს მუნიციპალიტეტი; სამტრედიის მუნიციპალიტეტი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 1.05.12 წ
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

II ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილია ჩქაროსნული საავტომობილო გზის ქუთაისი-სამტრედიის მშენებლობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზშ-ს ანგარიშის თანახმად:

პროექტირების ეტაპზე განიხილებოდა გზის ალტერნატიული ვარიანტები: I) არაქმედების; II) ჩრდილოეთის მიმართულება; III) სამხრეთი-1; IV) სამხრეთი-2 და V) სამხრეთი-3 მიმართულებები.

პროექტის განუხორციელებლობის შემთხვევაში, იგი გამოიწვევს დიდ დატვირთვას ადგილობრივ გზებზე, რომლებიც ისედაც ცუდ მდგომარეობაშია ქ.სამტრედიისში. მოძრაობის ინტენსივობა ჯერჯერობით ასატანია, მაგრამ მდგომარეობა უფრო და უფრო გაუარესდება, ვინაიდან მანქანების რაოდენობა სწრაფად იზრდება. ასევე მოსალოდნელია დამატებითი ზემოქმედებები ჯანმრთელობაზე ტრანსპორტის გაზრდილი ემისიისა და ხმაურის გამო, რაც უკავშირდება ტრანსპორტით ხანგრძლივ მოგზაურობას. ალტერნატიული ვარიანტების ანალიზის შედეგად მე-3 სამხრეთული ვარიანტი მიჩნეულ იქნა ოპტიმალურ მარშრუტად.

ბუნებრივი გარემოს აღწერაში წარმოდგენილია ინფორმაცია კლიმატის, ჰაერის ხარისხის, ფონური ხმაურის და რადიაციის შესახებ. კლიმატური მონაცემები აღებულია საქართველოს სამშენებლო კლიმატოლოგიური ნორმები - 01.05-08 - დან. ჰაერის ხარისხი განხილულია გარემოს დაცვის სამინისტროს გარემოს ეროვნული სააგენტოს 2009 წლის მონაცემების მიხედვით. ასევე ჩატარდა სავსე კვლევები, ჰაერის ნიმუშების აღება და ხმაურის გაზომვა განხორციელდა 4 ადგილზე დასახლებულ პუნქტებში, საავტომობილო გზების გადაკვეთებში. გარდა ამისა, გაანალიზდა საგზაო მოძრაობასთან დაკავშირებული ემისიების ნიმუშები, რომელთა მოდელირება გაკეთდა რუსული წარმოების ლიცენზირებული პროგრამით „Ekolog-Magistral-City“. ამ ნიმუშების მახასიათებლების ანალიზმა გვაჩვენა, რომ საგზაო მოძრაობით გამოწვეული დაბინძურების დონე არ არის მაღალი ახლომდებარე დასახლებებში და მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციები ნაკლებია მაქსიმალური დასაშვები კონცენტრაციებთან (MAC) 25 და 50 მეტრში არსებული გზის ორივე მხრიდან. თუმცა ჰაერის ნიმუშების ანალიზმა ცხადყო, რომ ჰაერის მტვრით ფონური დაბინძურება მაღალია საშუალო დღიური კონცენტრაციების ზღვრებთან შედარებით. გაიზომა ფონური ხმაურის დონე იმავე საკონტროლო წერტილებში, სადაც ჰაერის ნიმუშები იქნა აღებული. გარდა ამისა, ხმაურის დონე გაიზომილ იქნა გაჩერების სხვა ადგილებზეც, სტანდარტული რუსული მოწყობილობის - “Ильм 1М30” მეშვეობით. ფონური ხმაურის საშუალო დონე გზიდან 5 მეტრში მერყეობდა 60 დბ- დან 80 დბ-მდე, რაც გულისხმობს, რომ საგზაო მოძრაობით გამოწვეული ხმაურის დონე გზიდან 150-200 მეტრის მოშორებით დასაშვები სტანდარტის ფარგლებშია. ასევე გაიზომა რადიაციის ფონური დონე მაგისტრალის მონაკვეთის შერჩეული მარშრუტის მთელ სიგრძესა და მიმდებარე არეალში სტანდარტული ხელსაწყოთი - „СРП 6801“. გაზომვები განხორციელდა მანქანით მოძრაობისას გზის მონაკვეთის მთელ სიგრძეზე და მანქანის გაჩერებით გარე 102 წერტილში. რადიაციული ფონის დონე მერყეობდა 5-

დან 13 მიკრო-რენტგენამდე/საათში სხვადასხვა ადგილზე, რაც ნაკლებია ზღვ-სთან (20-22 მიკრო-რენტგენი/საათში).

საპროექტო ჯგუფის მიერ ზედაპირული წყლების ნიმუშები აღებულ იქნა 6 მდინარიდან, რომელთაც გადაკვეთს გზის შერჩეული მარშრუტი (ყვირილა; ჩოლაბური/მევრი; ჭიშურა; რიონი ქუთაისთან; წყალწითელა და გუბისწყალი). ნიმუშების აღება განხორციელდა გადაკვეთების სიახლოვეს. შედეგებმა აჩვენა, რომ მძიმე ლითონების კონცენტრაცია, ტყვიის ჩათვლით, იმ მაქსიმალური დასაშვები კონცენტრაციის ფარგლებშია (MAC), რომელიც განსაზღვრულია ზედაპირული წყლის სტანდარტით.

გზშ-ს ანგარიშში ასევე განხილულია: გარემოს ფიზიკო-გეოგრაფიული დახასიათება; ლანდშაფტი; ფლორა; ფაუნა; იქტიოფაუნა; მიწათსარგებლობის საკითხები; დაცული ტერიტორიები; საპროექტო გზის გადამკვეთი მდინარეების ჰიდროგრაფიული მახასიათებლები; კულტურული მემკვიდრეობა; გეოლოგია; გეომორფოლოგია და ჰიდროგეოლოგია.

ქუთაისის ახალი შემოვლითი გზა - სამტრედიის მონაკვეთი იწყება ქუთაისის ახალი შემოვლითი გზიდან 3კ 0+00-დან, სოფელ უკანეთის ტერიტორიიდან, გადის სოფელ ფარცხანაყანევის სამხრეთით, კვეთს სოფელ ბაშს, შიდასახელმწიფოებრივ მნიშვნელობის ქუთაისი-გეგუთი-საყულია-ბაში-იანეთის საავტომობილო გზას, მდინარე გუბისწყალს, მდინარე ჭერებას და მდინარე ოჩოპას, გადის სოფელ ახალსოფლის ტერიტორიაზე, მდინარე რიონის მარჯვენა ნაპირზე და შემდეგ უერთდება ერთ დონეში საერთაშორისო მნიშვნელობის სამტრედია-ლანჩხუთი-გრიგოლეთის საავტომობილო გზას 2 კმ-ზე. საპროექტო მონაკვეთის მთლიანი სიგრძე შეადგენს 25.608 კმ-ს.

პროექტი მოიცავს ორ ცამლხრივ სავალ ნაწილს, რომელსაც გამოყოფს შუაში გამავალი სარეზერვო ზოლი. თავდაპირველად აშენებული იქნება ორხაზიანი გზა, ხოლო შემდეგში შესაძლებელი იქნება აღნიშნული გზის ოთხ ხაზამდე გაფართოება. საგზაო ინფრასტრუქტურა მოიცავს 3 ხიდს და 4 სატრანსპორტო კვანძს. გარდა ამისა, პროექტი ითვალისწინებს ნაპირსამაგრი ნაგებობის მოწყობას. პროექტირების დროს აღებულია ორზოლიანი მოძრაობისათვის შემდეგი ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები: საპროექტო სიჩქარე - 120კმ/სთ; ჰორიზონტალური მრუდის მინიმალური რადიუსი - 3000მ; მაქსიმალური გრძივი ქანობი - 0.71%; მინიმალური ამოზნექილი მრუდი - 70 000მ; მინიმალური ჩაზნექილი მრუდი - 30000მ; სავალი ნაწილის განივი ქანობი - 2%; სამოძრაო ზოლების რაოდენობა - 2; მიწის ვაკისის სიგანე - 14.25 მ; სავალი ნაწილის სიგანე - 7.5 მ; სამოძრაო ზოლის სიგანე - 3.75 მ; გამაგრებული გვერდულის სიგანე გზის მარჯვენა მხარეს - 3.0 მ; გამაგრებული გვერდულის სიგანე გზის მარცხენა მხარეს - 1.0 მ.

გამონაკლის წარმოადგენს მონაკვეთი 3კ143+16-დან-3კ148+41-მდე, სადაც გათვალისწინებულია ოთხ ზოლიანი გზის მშენებლობა გამყოფი ზოლით და ამჩქარებელი შემანელებელი ზოლებით, ვინაიდან 3კ145+73-ზე, ორ დონეში მოეწყობა სატრანსპორტო კვანძი. ოთხზოლიანი მოძრაობისათვის აღებულია შემდეგი საპროექტო პარამეტრები: მიწის ვაკისის სიგანე - 28.5 მ; სამოძრაო ზოლების რაოდენობა - 4; სამოძრაო ზოლის სიგანე - 3.75 მ; გამაგრებული გვერდულების სიგანე - 3.0მ; გამაგრებული ზოლის სიგანე გამყოფ ზოლთან - 1.0 მ; გზისპირი - 0.75 მ; გამყოფი ზოლის სიგანე - 4.0 მ.

საპროექტო მონაკვეთზე დანიშნულია 6 მოხვევის კუთხე, პროექტირებისას გამოყენებულია ჰორიზონტალური მრუდის შემდეგი რადიუსები: 3000 მ-იანი - 1; 4500 მ-იანი - 1; 5000 მ-იანი - 2; 10000 მ-იანი - 2.

საპროექტო გზა კვეთს სარწყავ არხებს, სავარგულ მიწებს, საძოვრებს, სასოფლო სამეურნეო დანიშნულების და შიდასახელმწიფოებრივ გზებს. შეირჩა მინიმალური განივი კვეთი 1.5×2.0მ მილები. რომელიც გათვალისწინებულია სარწყავი არხების და მცირედ გამოკვეთილი კალაპოტის წყლის ნაკადის გასატარებლად. საქონლის გასასვლელებად გათვალისწინებულია 4.0×2.5 მ-ზე გადასასვლელის მოწყობა, ხოლო სავლელ ტრანსპორტის გასატარებლად 6.0×4.5 მ-ზე გადასასვლელის მოწყობა.

გზის საფარის კონსტრუქციის შერჩევას განხილულია, როგორც არა ხისტი (ასფალტბეტონის), ასევე ხისტი (ცემენტობეტონის) საფარის ალტერნატიული ვარიანტები.

გზის საფარის ალტერნატიული ვარიანტების შედარებით დადგინდა რომ, ხისტი საფარის სამსახურის საპროექტო ხანგრძლივობა გაცილებით მეტია ვიდრე არახისტის, მოვლა-შენახვა ნაკლებ ხარჯებს საჭიროებს, მედეგია დეფორმაციის მიმართ, მშენებლობისას ეფექტურად გამოიყენება ადგილობრივი სამშენებლო მასალები. აღნიშნულიდან გამომდინარე უპირატესობა მიენიჭა ხისტს საგზაო საფარს. აღსანიშნავია, რომ გზის საფარის კონსტრუქცია 3კ240+00-დან - 3კ255+46-მდე აღებული არახისტი სამოსი. ხისტი საფარის მთლიანი ფართი შეადგენს - 275275 მ², ხოლო არახისტი საფარის მთლიანი ფართი ძირითად გზაზე შეადგენს -17258 მ².

პროექტით გათვალისწინებულია ორ დონეში გზის მიერთებების და გადაკვეთების მოწყობა (3კ39+85-ზე; 3კ145+72.6-ზე; 3კ212+89.5-ზე) და ტრასის ბოლოში სამტრედია-ლანჩხუთი-გრიგოლეთის გზის მიერთებასთან დროებითი მიერთების მოწყობა ერთ დონეში, რომელიც არის დროებითი და მიერთება მოეწყობა ერთ დონეში წრიული მოძრაობით, წრიული მოძრაობის დიამეტრია 50მ. ასევე გათვალისწინებულია გზის ერთ დონეში მიერთების მოწყობა 3კ248+73-ზე და სავლელ გასასვლელი გზების მოწყობა 3კ7+00; 3კ15+00; 3კ29+90; 3კ93+80; 165+38; 3კ170+70; 3კ239+70 და 3კ240+20-ზე.

პროექტი ითვალისწინებს გზაგამტარის აშენებას 3კ 39+85, 3კ 124+70, 3კ 197+65. ასევე გადაკვეთს არსებულ გზებსა და პერსპექტიულ საავტომობილო გზებს (3კ 145+72.61; 3კ 212+89.53). გზაგამტარების საერთო პარამეტრები აღებულია საქართველოს საავტომობილო გზებზე გეომეტრიული და სტრუქტურული მოთხოვნების ეროვნული სტანდარტების დანართი 15-ის მიხედვით და შეადგენს: გზაგამტარის მთლიანი სიგანე - 12.2მ; სავალი ნაწილის სიგანე - 9.0 მ; ტროტუარების სიგანე - 1.0.

საპროექტო გზის შერჩეულ მონაკვეთზე მოეწყობა რკინაბეტონის ხიდები და გზაგამტარები: გზაგამტარი 3კ 39+64.62 – 3კ 40+05.36 (40.72 მ); გზაგამტარი 3კ 124+49.61 – 3კ 124+90.35 (40.72 მ); ხიდი მდ. გუბიწყალზე 3კ 186+88.57 – 3კ 190+26.43 (337.86 მ); გზაგამტარი 3კ 197+44.84 – 3კ 197+85.16 (40.32 მ); ხიდი მდ. ჭერეხაზე 3კ 205+55.07 – 3კ 205+95.80 (40.72 მ); ხიდი მდ. ოზოფაზე 3კ 239+36.58 – 3კ 240+43.02 (106.44 მ). ხიდები დაპროექტდა სეისმურად აქტიური ზონისთვის (7-ბალი $I\Phi 3-52$ შკალის მიხედვით).

მდინარეებზე გადასასვლელი ხიდების მალეები და სიგრძეები შეირჩა მდინარეების ჰიდროლოგიური პირობების შეფასების შედეგების საფუძველზე. საპროექტო ტრასაზე მთლიანად გათვალისწინებულია 3 ხიდის მშენებლობა.

საპროექტო ტრასაზე ასაშენებელი ხიდების საერთო სიგრძემ შეადგინა 606.81 მ. პროექტი ითვალისწინებს უნიფიცირებული კონსტრუქციების და შუალედური ბურჯების გამოყენებას საპროექტო ხიდებსა და გზაგამტარებზე, რაც განპირობებულია ტრასის ტოპოგრაფიული და გეოლოგიური პირობებით. (ეს გადაწყვეტილება მიღებული იქნა ქუთაისის ახალი შემოვლითი გზის მშენებლობისას). პროექტში გადაწყდა L=33მ ხიდის მალეების აშენება, რაც ყველაზე ეკონომიკურ სქემად ითვლება. რკინაბეტონის შუა ბურჯების ნაგებობა დგას ხიმინჯის ფუნდამენტზე. შუალედური ბურჯების კორპუსი არის სვეტის ფორმის და დგას როსტვერკის ფუნდამენტში. თავად ფუნდამენტი ბეტონის ხიმინჯებზე დგას.

მდ. გუბისწყალზე და მდ. რიონზე იგეგმება ნაპირდამცავი დამბების მოწყობა, რომელთა პარამეტრები განხილულია ანგარიშში. უნდა აღინიშნოს, რომ მდინარე რიონზე არსებობს ნაპირდამცავი ნაგებობა (დაახლოებით № 27+050 -დან 29+200-მდე), რომელიც 2009 წელს ააშენა საქართველოს გაზისა და ნავთობის კომპანიამ, გაზის მილსადენების სანაპირო ეროზიისგან დაცვის მიზნით. ამ მონაკვეთზე არსებული ნაპირდამცავი ნაგებობა კარგად ფუნქციონირებდა დღევანდელ დღემდე და ეროზიის პროგრესირებას ადგილი არ ჰქონია. არსებული დამბა აშენდა მდინარე რიონის მარჯვენა სანაპიროს გაყოლებაზე. ეს დამბა არსებობს მდინარის №14-უბნიდან №23-უბნამდე და მისი სიგრძეა დაახლოებით 4 კმ. ზოგიერთი მონაკვეთი №15-დან №16-მდე დაზიანდა დატბორვის გამო და ჯერაც არ მომხდარა მისი აღდგენა. არსებული დამბის ზოგიერთი მონაკვეთი დაცულია ქვის საფარით. მიუხედავად ამისა, ეს ქვის საფარი დაიშალა მდინარის დინებით გამოწვეული წარეცხვების ან ეროზიის შედეგად. აღნიშნული არსებული დამბის გამაგრებითი სამუშაოები განხორციელდება ასაშენებელი ნაპირსამაგრი სამუშაოების პროცესში.

ინერტული მასალების საშენებლო მოედნებზე მიწოდება მოხდება მდ. რიონის ჭალებში არსებული ლიცენზირებული კარიერებიდან. საჭიროების შემთხვევაში იგეგმება ასათვისებელი კარიერების გამოყენებისათვის შესაბამისი სამსახურიდან ლიცენზიის მიღება.

პროექტის ზემოქმედების ქვეშ ექცევა შემდეგი ინფრასტრუქტურული ობიექტები: 10 კვ ელექტროგადამცემი ხაზი (0.45 კმ); 220 კვ ელექტროგადამცემი ხაზი (1.461 კმ); მაგისტრალური გაზსადენი d - 500 მმ; მაღალი წნევის გაზსადენი d - 300 მმ; საშუალო წნევის გაზსადენი d - 110 მმ; საშუალო წნევის გაზსადენი d - 90 მმ; საშუალო წნევის გაზსადენი d - 80 მმ; ოპტიკური ბოჭკოვანი კაბელი შპს დელტა-კომი (2,466 კმ); ოპტიკური ბოჭკოვანი კაბელი შპს ფოპტნეტი (4,5 კმ). აღნიშნული ობიექტებისთვის იგეგმება უსაფრთხო ადგილზე გადატანა და მშენებლობის ეტაპზე მუდმივი მონიტორინგი მათი უწყვეტ რეჟიმში მუშაობისათვის.

ხმაურდაცვის მიზნით სოფ. ახალსოფელთან კმ 19-სა და კმ 21-ს შორის ორ 400 მეტრიან სენსიტიურ უბანზე იგეგმება დამცავი ზღუდარების მოწყობა (ზუსტი ადგილმდებარეობა და პარამეტრები არ არის წარმოდგენილი).

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია დამხმარე ნაგებობებისთვის (საცხოვრებელი ბანაკი; ავტომეურნება; ბეტონის ქარხანა) ის ნორმატიული დოკუმენტების ჩამონათვალი, რომელთა მიხედვითაც მშენებელი კონტრაქტორი განათავსებს აღნიშნულ ნაგებობებს.

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ლანდშაფტისა და ფლორის დაცვის ღონისძიებები, მათ შორის წითელ ნუსხაში შეტანილი სახეობებზე შესაძლო ზემოქმედებები, რომლებიც ასახულია გარემოსდაცვითი მენეჯმენტისა და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმებში. ამჟამად მიმდინარეობს საპროექტო

დერეფანისა და დამხმარე ნაგებობების განლაგების ადგილების შეჯერება სატყეო ფონდის კადასტრულ მონაცემებთან, რათა ზუსტად განისაზღვროს სატყეო ფონდის მიწების ის უბნები, რომლებსაც პროექტი შეეხება და რომლებსაც შესაბამისად უნდა შეეცვალოს კატეგორია.

დაზუსტებულ სამშენებლო დერეფნის ფარგლებში იგეგმება წინასამშენებლო კვლევა, რათა მომზადებულ იქნას ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული წითელი წიგნის სახეობების ზუსტი ინვენტარიზაცია. საქართველოს “წითელ ნუსხაში” შეტანილი მცენარეთა სახეობების ბუნებრივი გარემოდან ამოღება იგეგმება “საქართველოს “წითელი ნუსხისა” და “წითელი წიგნის” შესახებ” საქართველოს კანონის მოთხოვნათა შესაბამისად. ხეების ჭრა განხორციელდება ტყის ფონდის მიწის კატეგორიის შეცვლასთან დაკავშირებული პროცედურების დაცვით. ასევე განხილულია ფაუნასა და იხტიოფაუნაზე შესაძლო ზემოქმედება და შესაბამის გეგმებში ასახულია მათი შერბილების ღონისძიებები.

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, როგორც მშენებლობის ასევე ექსპლუატაციის პერიოდში, სადაც წარმოდგენილია ინფორმაცია ინერტული, საყოფაცხოვრებო, სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების დროებით უსაფრთხოდ განთავსებისა და შემდგომში შესაბამისი ნებართვის მქონე ორგანიზაციებისათვის გადაცემის შესახებ.

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ხანგრძლივადიანი და ექსპლოატაციასთან დაკავშირებული ზემოქმედებების შემარბილებელი ღონისძიებები, რომლის დროსაც საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია აწარმოოს: ეროზიის საწინააღმდეგო ღონისძიებების მონიტორინგი, მიწის სტაბილურობის კონტროლი და გამწვანების ღონისძიებები; გზისპირა ნაგავის და საწვავით დაბინძურების პრევენციის ღონისძიებები; ემისიები ჰაერში, ხმაურისა და დაბინძურების საწინააღმდეგო ღონისძიებები სარემონტო სამუშაოების დროს; საგზაო მოძრაობასა და ტრანსპორტთან დაკავშირებული საგანგებო სიტუაციების თავიდან აცილებისა და შერბილების ღონისძიებები; საგანგებო სიტუაციებისათვის მზაობა.

პროექტის ზემოქმედების არეალში ექცევა 420 მიწის ნაკვეთი (აქედან 50 მიწის ნაკვეთი არის სახელმწიფოს საკუთრება, ხოლო დანარჩენი კერძო), აღნიშნული საკითხი დაზუსტების პროცესშია და იგეგმება განსახლების სამოქმედო გეგმის შემუშავება.

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

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

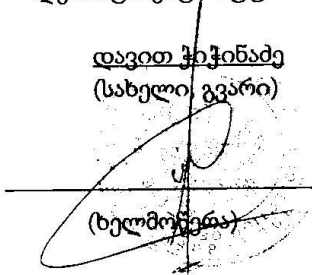
1. უზრუნველყოს საქმიანობის განახორციელება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით წარმოდგენილი სქემის შესაბამისად;
2. უზრუნველყოს გზშ-ს ანგარიშით წარმოდგენილი შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მენეჯმენტისა და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმების შესრულება მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში;
3. მშენებლობის დაწყებამდე გარემოს დაცვის სამინისტროში წარმოადგინოს პროექტის არეალში მოხვედრილი ინფრასტრუქტურული ობიექტების მესაკუთრეებთან დადებული შეთანხმებები;
4. იმ შემთხვევაში თუ საპროექტო გზის მარშრუტი გადაკვეთს ელექტრო გადაამცემ ხაზსა და მაგისტრალურ გაზსადენს და მოხდება აღნიშნული ელექტროგადამცემი ხაზისა და მაგისტრალური გაზსადენის ტრასის ცვლილება/გადატანა, საკითხი განხილული უნდა იქნეს, როგორც არსებული ტრასების ცვლილება და მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად დაექვემდებარება ეკოლოგიურ ექსპერტიზას;
5. მშენებლობის დაწყებამდე გარემოს დაცვის სამინისტროში წარმოადგინოს:
 - სამშენებლო ბანაკების დეტალური გენერალური გეგმა ნაგებობების, კომუნიკაციების, ემისიის წყაროებისა და შესაბამისი კოორდინატების დატანით;
 - ავარიული სიტუაციების მართვის გეგმა;
 - მოჭრილი ნიადაგის, ინერტული მასალების განთავსების დაზუსტებული ადგილი და ფართობი;
 - დაზუსტებული ტყის ფონდი საზღვრები, რომელსაც მოიცავს საპროექტო გზის მარშრუტი;
 - ხმაურისაგან დამცავი ბარიერების განთავსების ადგილები და პარამეტრები;
 - ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებული დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზ.დ.ჩ) ნორმები;
 - ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური წყაროების და მათ მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ინვენტარიზაციის ტექნიკური ანგარიში;
 - გარემოსდაცვითი მონიტორინგის დეტალური გეგმა, რომელშიც სრულად იქნება ასახული მშენებლობის ეტაპზე ფაუნაზე (მათ შორის იქტიოფაუნაზე) ზეგავლენის მონიტორინგი. საჭიროების შემთხვევაში კი შემუშავებული იქნას დამატებითი შემარბილებელი ან საკომპენსაციო ღონისძიებები საკითხები.
6. მდინარეთა გადაკვეთებზე სამუშაოები უნდა მიმდინარეობდეს იქტიოფაუნისათვის არამგრძობიარე პერიოდში;
7. საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი მცენარეთა სახეობების განადგურების საჭიროების შემთხვევაში ქმედებები განხორციელდეს წითელი ნუსხისა და წითელი წიგნის შესახებ კანონის შესაბამისად.

IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილ ჩქაროსნული საავტომობილო გზის ქუთაისი - სამტრედიის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობა შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

ეკოლოგიური ექსპერტიზისა და ინსპექტირების
დეპარტამენტის უფროსი

დავით ჭიჭინაძე
(სახელი გვარი)


ბ.ა.
(ხელმოწერა)