



საქართველოს ბარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტრო

MINISTRY OF ENVIRONMENTAL AND NATURAL RESOURCES PROTECTION OF GEORGIA

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

**ეკოლოგიური ექსპერტიზის
დასკვნა პროექტზე**

№83

9 ნოემბერი 2017 წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საერთაშორისო მნიშვნელობის ე-70 სენაკი-ფოთის საავტომობილო გზის, ფოთი-გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზის მშენებლობა და ექსპლუატაცია;
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი; ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზ. N12;
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ქ. ფოთის, ქ. ქობულეთის და ქ. ოზურგეთის მიმდებარე ტერიტორია;
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 26.10.2017 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „გეტინსა-პაიმა“, შპს „გამაკონსალტინგი“.

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის ე-70 სენაკი-ფოთის საავტომობილო გზის, ფოთი-გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

გზმ-ს ანგარიშის თანახმად:

პროექტი მდებარეობს შავი ზღვის სანაპირო ზოლში, დასავლეთ საქართველოს სამეგრელო-ზემო სვანეთისა და გურიის რეგიონებში და მოიცავს ტერიტორიას ფოთიდან ქობულეთის შემოვლით გზამდე. შესწავლილი მონაკვეთი (გრიგოლეთი- ქობულეთის შემოვლითი გზა) იწყება სუფსის ტერმინალის ჩრდილოეთით, მდინარე სუფსის მარცხენა ნაპირზე და უერთდება ახლად აშენებულ ქობულეთის შემოვლით გზას.

პროექტის შეფასებისას განხილულ იქნა ოთხი (ე.წ. ნულოვანი ალტერნატივის ჩათვლით) მარშრუტი, შეფასებისას გათვალისწინებული იყო ყოველი მათგანის დადებითი და უარყოფითი მხარეები. ყველა ალტერნატივის შემთხვევაში პრობლემატურ უბნად განხილულია ურეკის გადაკვეთა, სადაც ყველაზე ოპტიმალური მარშრუტის შერჩევის შემთხვევაშიც ხდება მოსახლეობაზე ზემოქმედება (განსახლება). შემოთავაზებული ალტერნატივებიდან პრიორიტეტულ ვარიანტად შეირჩა ბიოლოგიურ გარემოზე და დასახლებულ ტერიტორიაზე მინიმალური ზემოქმედების მქონე ალტერნატივა (ალტერნატივა 1).

პროექტით გათვალისწინებული მონაკვეთი დააკავშირებს გრიგოლეთს ქობულეთის შემოვლით გზასთან. მარშრუტი იწყება სამტრედია-გრიგოლეთის გზიდან და მიუყვება არსებულ გზას 500 მ სიგრძის მონაკვეთზე. საწყისი წერტილიდან 800 მ დაშორებით დაგეგმილია ე.წ. საყვირის ტიპის კვანძის მოწყობა. კვანძის შემდეგ საპროექტო ტრასა უხვევს და კვეთს მდინარე სუფსას.

საპროექტო გზის სიგრძე 14.5 კმ-ია, ხოლო სიგანე – 26.5 მ, ერთი ზოლის სიგანე 3.74 მ იქნება, ხოლო ცენტრალური სარეზერვო ზოლის სიგანე – 4 მ. საავარიო და გაუთვალისწინებელი შემთხვევებისთვის უზრუნველყოფილი იქნება მოკირწყლული გვერდულები. გზის გაყოლებაზე მოეწყობა სადრენაჟე სისტემა, უსაფრთხოების ბარიერები, განათება და საგზაო ნიშნები.

ტექნიკური დავალების შესაბამისად, 4-ზოლიანი მაგისტრალის დეტალური პროექტი შემუშავდა 120 კმ/სთ საპროექტო სიჩქარის გათვალისწინებით. კვანძების ტიპის მიხედვით, საპროექტო სიჩქარეებად განისაზღვრა 40 კმ/სთ, 60 კმ/სთ, 80 კმ/სთ და 100 კმ/სთ.

გზა გადის სუფსის ნავთობტერმინალსა და საპროექტო გზის მონაკვეთის დასავლეთით მდებარე საცხოვრებელ ზონას შორის (მანძილი უახლოესი შენობიდან და ტერმინალის ტერიტორიიდან ახალი გზის ღერძამდე შესაბამისად 20 მ და 21 მ შეადგენს), კვეთს ღელეს და ესტაკადით გადადის ძველ, მიტოვებულ სასაფლაოზე, შემდეგ კვეთს ტერმინალისკენ მიმავალ გზას და უერთდება ე-70 მაგისტრალს. ამ მონაკვეთზე დაგეგმილია სამი გადასასვლელის მოწყობა. სწორ მონაკვეთს pk 2+500-დან თითქმის pk 3+500-მდე მოსდევს კვანძი, მას მოყვება მარცხენა მრუდი ($R=1.500$ მ), რომელიც მიემართება ურეკი-მაგნეტიტის ადგილობრივი გზისკენ. მარშრუტი კვეთს ურეკი-მაგნეტიტის გზას pk 5+600-ზე. ეს ერთადერთი ადგილია, სადაც მაქსიმალურად არის შესაძლებელი შემცირდეს საცხოვრებელ სახლებზე ზემოქმედება (განსახლება). გადაკვეთის ადგილიდან გზა სწორდება და აქვს ორი მოსახვევი ($R=5,000$ მ და $R=5,000$ მ). დაახლოებით მე-6 კილომეტრზე იგეგმება ესტაკადის მშენებლობა, რომელიც კვეთს მდინარე სეფას და მის შენაკადს, შემდეგ ე-70 მაგისტრალს, ესტაკადით გადადის არსებულ გზაზე pk 12+070-თან, და სწორი მონაკვეთის შემდეგ უხვევს მარცხნივ ($R=1,500$ მ) და ასევე აქვს მარჯვენა მრუდი ($R=1,2000$ მ). საპროექტო გზა კვეთს შავი ზღვის არენასთან ახლოს არსებულ გზას და უერთდება ქობულეთის შემოვლით გზას. ქობულეთის შემოვლით გზასთან დასაკავშირებლად დაგეგმილია არსებული კვანძის ადაპტირება, მოეწყობა ახალი პანდუსი და საჭირო იქნება არსებული პანდუსების მცირე მოდიფიკაცია.

კვანძების ადგილმდებარეობა განისაზღვრა ადგილობრივი და საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად, შემდეგი მონაცემების გათვალისწინებით:

- მოძრაობის ინტენსივობა;
- მანძილი კვანძებს შორის;
- ურბანული ტერიტორიების ზომა;
- მიწათსარგებლობა;
- კვანძის მშენებლობის ღირებულება;
- წყლის მაქსიმალური/დატბორვის დონე.

საპროექტო გზის მონაკვეთისთვის შემოთავაზებული კვანძების ტიპებია:

IC1-L1 (Ch.1+490) – საყვირის ფორმის;

IC1-B (Ch.3-000) - ნაწილობრივ სამყურას ტიპის;

IC2-L1 (Ch. 5-690) - მოდიფიცირებული სამყურა მოსაზღვრე კვადრანტებით;

IC3-L1 (Ch. 9+090) – რომბული ტიპის.

კვანძი IC1 (Ch.1+490) (გრიგოლეთის გზა, სამტრედია-გრიგოლეთის მაგისტრალი)

კვანძი მდებარეობს მდინარე სუფსას მარჯვენა ნაპირზე. გრიგოლეთი-ხიდმაღალას გზა იყოფა გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზიდან (ლოტ 1-დან) ფოთი-გრიგოლეთის მონაკვეთისკენ (ლოტ 2-კენ) მიმავალი სატრანსპორტო ნაკადის გასატარებლად. კვანძის კონფიგურაცია შემუშავდა თითოეული მიმართულებისთვის მოსალოდნელი სატრანსპორტო ნაკადის მოცულობის გათვალისწინებით, სადაც სამტრედიიდან და სამტრედიისკენ ნაკადი ყველაზე მნიშვნელოვანია. სამტრედია - ლოტი 1-ის მოძრაობა გაუყვება მაგისტრალს, ხოლო სამტრედია - ლოტი 2-ს ნაკადი გაივლის პანდუსებით.

- პანდუსი 1. მარშრუტი იყენებს სამტრედია-გრიგოლეთის არსებულ გზის გასხვისების ზოლს, რომელიც ახალი გზის მშენებლობის შემდეგ უსარგებლო გახდება.
- პანდუსი 2. იწყება სამტრედია-გრიგოლეთის გზიდან, გადის მთავარი მაგისტრალის ქვეშ, ადის მალა და ესტაკადის მეშვეობით გადადის სამტრედია-გრიგოლეთის გზაზე და საბოლოოდ უერთდება სამტრედია-გრიგოლეთის მაგისტრალს.
- პანდუსი 3. ქმნის მარყუჟს ლოტი 1-დან ლოტი 2-ისკენ მოძრაობის მიმართულებისთვის. მარყუჟის რადიუსი 45 მ-ს შეადგენს. პანდუსის გეომეტრია შეზღუდულია რკინიგზასა და მდინარე სუფსას შორის მცირე სივრცით, რომელშიც უნდა განთავსდეს სამტრედია - გრიგოლეთის გზის ახალი მონაკვეთი და პანდუსი 2.
- პანდუსი 4. მიემართება სამხრეთისაკენ და უერთდება ლოტი 1-ს მდინარე სუფსაზე გადასასვლელ ხიდამდე. პანდუსის აჩქარების ზოლი თავსდება ვიადუკის გასწვრივ, ამგვარად, კონსტრუქციის სიგანე სამხრეთის მიმართულებით ფართოვდება დამატებითი ზოლის დასატევად.

კვანძი IC-1B (სუფსის ტერმინალთან)

სატრანსპორტო ნაკადის მიერთებების დიდი რაოდენობის გამო, დასავლეთ ნაწილში აუცილებელია შემოვლითი (წრიული) მონაკვეთის მოწყობა. კვანძის აღმოსავლეთი მხარე T-სებრი მონაკვეთით შეუერთდება არსებულ გზას. ამ წერტილში მარშრუტს აქვს ფიქსირებული გადაკვეთის წერტილი, ურეკო-მაგნეტიტის გზასთან, რომლის ორივე მხარეს ბევრი შენობაა განლაგებული. შემუშავდა პროექტი, რომელიც საშუალებას იძლევა თავიდან იქნას აცილებული ზემოქმედება სამხრეთით მდებარე შენობებზე. კვანძი წარმოადგენს მოდიფიცირებულ სამყურას. შენობებზე ზემოქმედების (განსახლების) თავიდან ასაცილებლად კვანძის აღმოსავლეთის მიმართულების მხარე შეიცვალა

სერპანტინით და „პირდაპირი“ პანდუსით, რომელიც უკავშირდება ურეკი-მაგნეტიტის გზას T-სებრი მონაკვეთით ადგილობრივი გზის ჩრდილეთ ნაწილში.

კვანძი IC3 (გრიგოლეთი-ქობულეთის არსებულ გზასთან)

გრიგოლეთი-ქობულეთის არსებულ გზასთან დასაკავშირებლად დაგეგმილია რომბული კვანძი, ორი წრიული მონაკვეთით. კვანძის დიზაინი შემუშავდა ორ დონიანი სქემით: ძირითადი (ორმაგი სავალი ნაწილით) გზის მონაკვეთით მიწის ნიშნულზე და ესტაკადით, რაც მიწის სამუშაოების და ნიადაგის გეოტექნიკური დამუშავების მოცულობის შემცირების საშუალებას იძლევა.

კვანძი IC4 (ქობულეთის შემოვლითი და არსებული გრიგოლეთი-ქობულეთის გზის შეერთება)

ქობულეთის შემოვლით გზასთან მაგისტრალის დასაკავშირებლად დაიგეგმა კვანძი, რომელიც ნაწილობრივ იყენებს არსებულს, მაგრამ ადაპტირებულია ახალ პირობებთან. საჭიროა მხოლოდ ერთი ახალი პანდუსის მოწყობა და ორ პანდუსში ცვლილების შეტანა.

ხიდები მდინარეებზე დაპროექტდა 100 წლიანი განმეორებადობის ხარჯის გათვალისწინებით. კონსტრუქცია - ხიდების მშენებლობისას გამოყენებული იქნება სხმული წინასწარ დაძაბული ბეტონის I-ფორმის კოჭები. პროექტისთვის შერჩეულ იქნა ამერიკის მაგისტრალებისა და ტრანსპორტის ასოციაცია AASHTO-ს I ფორმის კოჭები.

ხიდის ნაფენი შედგება რამდენიმე I ფორმის სხმული წინასწარ დაძაბული ბეტონის კოჭების და ბეტონის მონოლითური ფილისგან. ხიდების მშენებლობის მეთოდი გულისხმობს: წინასწარ დაძაბული კოჭების დამზადებას/შემენას, მათ ტრანსპორტირებას ადგილზე, საყრდენებზე დაყენებას ამწეს დახმარებით, ფილის მოწყობას, კოჭებს შორის სიცარიელის ამოსავსებად თხელი სხმული ბეტონის ფილების ყალიბად გამოყენებით. საფენისთვის გამოიყენება მარტივი საყრდენი სქემა, ყოველი კოჭის თითოეულ ბოლო თავსდება ნეოპრენის სადებზე. კოჭებზე დადებული ფილა აკავშირებს მალეების ჯგუფს, რაც ამცირებს საფარის ნაკერების რაოდენობას. ყველა ხიდისთვის გამოყენებული იქნება ბეტონის განაპირა ბურჯები - მოკლე კონტრფორსები ვაკისის თავზე, რომელიც ეყრდნობა ორფრთიან ხიმინჯებს ორივე მხარეზე.

სამუშაოების დაწყებამდე განისაზღვრება სამშენებლო ბანაკის, ტექნიკის და მასალის განთავსების ტერიტორიები.

პროექტების ეტაპზე საპროექტო მარშრუტების გასწვრივ გაიბურღა 58 ჭაბურღილი (მათ შორის 27 ცალი - 15 მ სიღრმის, 22 ცალი - 30 მეტრი სიღრმის და 4 ცალი 40 მეტრი სიღრმის),

გაითხარა 52 შურფი, პენეტრაციის ტესტები ჩატარდა 34 წერტილში არსებული ინფორმაციით (საცნობარო, საინფორმაციო წყაროები, სხვ.) საკვლევ ტერიტორიისთვის ძირითად საფრთხეს წარმოადგენს წყალდიდობა. კოლხეთის დაბლობს და შესაბამისად საკვლევ ტერიტორიას ახასიათებს უარყოფითი ტექტონიკური მოძრაობა. ასევე აღსანიშნავია სანაპირო ზოლის ცვლილება (პლაჟების სიგანის კლება) მდინარეების მიერ შემოტანილი მყარი ნატანის მოცულობის შემცირების გამო.

ტექნიკის და მასალის განთავსების ადგილები მდებარეობს წყლის/არხებისაგან მოშორებით. ზემოქმედება ზედაპირული წყლის ობიექტებზე ამ ტერიტორიიდან არ მოხდება. სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის განთავსება დაგეგმილია გზის გასხვისების ზოლის ფარგლებში. მიწის სამუშაოებმა შესაძლებელია გამოიწვიოს ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დაკარგვა და ხელი შეუწყოს ნიადაგის ეროზიას. ამ ზემოქმედებების თავიდან აცილება/შერბილება მოხდება მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნით და დასაწყობებით. ფერდობების სტაბილიზაციის უზრუნველსაყოფად, სამუშაოების წარმოების უბნების ფარგლებს გარეთ მაქსიმალურად შენარჩუნდება მცენარეული საფარი. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ მოხდება მცენარეული საფარის აღდგენა (ბალახის დათესვა და ხეების დარგვა).

საპროექტო გზის მარშრუტების ბოტანიკურმა კვლევამ ვერ გამოავლინა პროექტის უშუალო ზემოქმედების ზოლში დაცული ხე და/ან ბუჩქოვანი მცენარის სახეობები. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ მდინარე სუფსის გადაკვეთასთან (მდინარის მარცხენა ნაპირი, სუფსის ტერმინალთან ახლოს) გადის მდინარის დელტას მიმდებარე ჭარბტენიან უბანზე. ამ კვეთში, მდინარე სუფსის მარცხენა ნაპირზე და დაჭაობებულ ტერიტორიაზე, შეკვეთილში რეგისტრირებულია ცხენისკბილა (*Leucojum vernum*), რომელსაც გააჩნია დეკორატიული ღირებულება.

წყლის გარემოზე გზის ექსპლუატაციისას სავალი ნაწილიდან ზედაპირული ჩამონადენით მდინარის წყლის დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად მოწყობილი იქნება წყალშემკრები და გამწმენდი (სალექარი). ცხოველების გზის სავალ ნაწილზე მოხვედრის და ფიზიკური დაზიანების თავიდან ასაცილებლად გათვალისწინებულია ბარიერების მოწყობა. გზის ვაკისის გაყოლებაზე მოეწყობა წყალსარინი სისტემა და კულვერტები, რაც გამორიცხავს ტერიტორიაზე წყლის ჩამონადენის ბუნებრივი რეჟიმის დარღვევას.

უზრუნველყოფილი იქნება მინიმალური ზემოქმედება ზედაპირულ წყლებზე. ზედაპირული წყლის ობიექტში სამუშაოები არ იწარმოებს. ჩამდინარე წყლების ჩაშვება წყლის ობიექტში დაგეგმილი არ არის. თუმცა, თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ ახალი ტრასა კვეთს რამდენიმე მდინარეს ამ უბნებზე მუშაობას განსაკუთრებული ყურადღება მიექცევა. საწვავისა და საპოხი მასალების ჟონვის/დაღვრების პრევენციის მიზნით,

ყოველდღიურად შემოწმდება ტექნიკის გამართულობა. აკრძალული იქნება სამშენებლო მასალებისა და ნარჩენების განთავსება, მანქანების სადგომის მოწყობა წყლის ობიექტების სიახლოვეს. პროექტის შესაბამისად, მოწყობილი იქნება ხიდიდან წყალარინების და გაწმენდის სისტემა ზედაპირული წყლის დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად.

საავტომობილო გზა და რკინიგზა ხმაურის ძირითად წყაროებს წარმოადგენენ. ზოგიერთ მონაკვეთზე, გზის მიმდებარე საცხოვრებელ ტერიტორიაზე, გაზრდილი მოძრაობის შედეგად წარმოქმნილმა ხმაურის დონემ შეიძლება გადააჭარბოს დასაშვებ დღის/ღამის მაჩვენებელს. თუმცა, ხმაური გავრცელების მონაკვეთზე არსებული შენობების და მცენარეული საფარის გამო მცირდება წყაროდან დაშორებით. ამიტომ, ზემოქმედებას ადგილი ექნება გზიდან 100 მეტრამდე დაშორებულ რეცეპტორებზე.

გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესში შეგროვდა ინფორმაცია პროექტის ზონაში არსებული ყველა ცნობილი ისტორიული და კულტურული ძეგლის შესახებ. შესწავლამ ცხადჰყო, რომ გზატკეცილის გატარება არ გამოიწვევს ამ ძეგლებზე რაიმე ზემოქმედებას.

საპროექტო ტერიტორიაზე გამა-ფონის და არაკონტროლირებადი რადიოაქტიური წყაროების (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) აღმოჩენის მიზნით, გაზომილი იქნა რადიაცია. გაზომვები ჩატარდა სცინტილაციური დოზიმეტრით CPII-68-01. გაზომვების შედეგად, არაკონტროლირებადი რადიოაქტიური წყაროები და რაიმე სახის რადიოაქტიური დაბინძურება არ დაფიქსირებულა.

პროექტის განხორციელების შედეგად მოსალოდნელია ინერტული და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების წარმოქმნა. ინერტული ნარჩენების კატეგორიას მიკუთვნებული მასალა გამოყენებული იქნება ადგილზე, გამოუყენებელი/გამოსაყენებლად უვარგისი ინერტული ნარჩენების მართვა განხორციელდება მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

გზშ-ს ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. ასევე განხილულია მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციები და მოცემულია მათზე რეაგირების გეგმა. გარდა ამისა ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა და ნარჩენების მართვის გეგმა.

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

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პერიოდში უზრუნველყოს საქმიანობის განხორციელება წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, მონიტორინგის, მოსალოდნელი ავარიული სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების და შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად;
2. მშენებლობის დაწყებისა და ექსპლუატაციაში შესვლის შესახებ აცნობოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს;
3. მშენებლობის დაწყებამდე მოახდინოს სამშენებლო ბაზებისა და ბანაკების ფართობების, მოწყობის და ფუნქციონირების გარემოსდაცვითი პირობების განსაზღვრა (მ.შ. გარე წყალმომარაგების, ელექტრომომარაგებისა და კანალიზაციის ქსელების) და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა;
4. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ უზრუნველყოს სამშენებლო ბაზებისა და ბანაკების ტერიტორიების პირვანდელ მდგომარეობამდე რეკულტივაცია/აღდგენა;
5. მშენებლობის დაწყებამდე დამატებით უზრუნველყოს გეოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების შემუშავება და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოდგენა;
6. მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საავტომობილო გზის მდინარეთა კალაპოტების გადაკვეთის ადგილებზე დეტალური ჰიდროლოგიური მახასიათებლების ანგარიშის, მათ შორის, კალაპოტის სიღრმითი და განივი გარეცხვის სიდიდეების შესახებ ინფორმაციის საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წამოდგენა;
7. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის დროს, გზის დატბორვის თავიდან აცილების მიზნით, უზრუნველყოს ზედაპირული წყლის ჩამონადენის ფენის სიმაღლის პროგნოზული სიდიდეების გაანგარიშება და საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წამოდგენა;
8. მდინარეების დაბინძურებისაგან დაცვის მიზნით, უზრუნველყოს სამშენებლო სამუშაოების შესრულება საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N425 დადგენილებით დამტკიცებული „საქართველოს ზედაპირული წყლების დაბინძურებისაგან დაცვის ტექნიკური რეგლამენტი“-ს მოთხოვნების დაცვით;
9. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის დაწყებამდე საპროექტო ტერიტორიაზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონალური ობიექტების (ბეტონის და ასფალტის კვანძი) არსებობის შემთხვევაში, უზრუნველყოს „გარემოზე

ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ და „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონებით დადგენილი პროცედურების დაცვა;

10. საპროექტო გზის მიმდებარედ არქეოლოგიური უბნების არსებობა/აღმოჩენის შემთხვევაში სამშენებლო სამუშაოები არ განახორციელოს საქართველოს კულტურისა და ძეგლთა დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმების გარეშე;
11. მშენებლობის ეტაპზე წარმოქმნილი ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს „ნარჩენების მართვის კოდექსი“ საქართველოს კანონით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად;
12. სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;
13. საპროექტო ტერიტორიაზე ხე-მცენარეების ჭრის შემთხვევაში, სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე, მოახდინოს აღნიშნული საკითხის შეთანხმება შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსთან;
14. ექსპლუატაციის ეტაპზე საავტომობილო გზასთან მდებარე უახლოეს დასახლებულ პუნქტებში უზრუნველყოს ხმაურის მონიტორინგის წარმოება და ხმაურის დასაშვები დონეების გადაჭარბების შემთხვევაში შეიმუშაოს და გაატაროს შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
15. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში დასკვნის გადაცემა განახორციელოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი წესით.


IV. დასკვნა

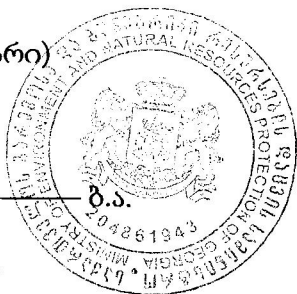
საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი საერთაშორისო მნიშვნელობის ე-70 სენაკი-ფოთის საავტომობილო გზის ფოთი-გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია მხოლოდ წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობების დაცვით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის პირველადი სტრუქტურული
ერთეულის ხელმძღვანელის მოვალეობის შემსრულებელი

ალექსანდრე პაპუნაშვილი

(სახელი, გვარი)


(ხელმოწერა)





საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060158731002617

ბრძანება №-750

ქ. თბილისი

09 / ნოემბერი / 2017 წ.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის ე-70 სენაკი-ფოთის საავტომობილო გზის, ფოთი-გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზის 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 ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა № 83; 09.11.2017 საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის ე-70 სენაკი-ფოთის საავტომობილო გზის, ფოთი-გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე.
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით.
3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობა განახორციელოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის შესაბამისად და უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№83;09.11.2017) 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. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს ზემდგომ ადმინისტრაციულ ორგანოში- საქართველოს მთავრობაში (თბილისი, ინგოროყვას ქუჩა N7) ან თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

მინისტრის მოვალეობის შემსრულებელი

სოლომონ ჰავლიაშვილი