



საქართველოს ბარემოსა 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

14 სექტემბერი 2017 წ.

I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტამდე მისასვლელი რკინიგზის ხაზის აგება.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – სს „საქართველოს რკინიგზა“, თბილისი, თამარ მეფის გამზირი № 15.
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – წყალტუბოს მუნიციპალიტეტი, სამტრედიის მუნიციპალიტეტი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 30.08.2017 წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – ა(ა)იპ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დამოუკიდებელი კომისია.

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებები:

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილია სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტამდე მისასვლელი რკინიგზის ხაზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზშ) ანგარიში.

პროექტი ითვალისწინებს თბილისი-დასავლეთის მიმართულების სარკინიგზო მაგისტრალის ფარგლებში რ/ს კოპიტნარსა და რ/ს სამტრედიას შორის ახალი სარკინიგზო ხაზის „კოპიტნარი-აეროპორტი-სამტრედიის“ მშენებლობას, რომლის მიზანია მგზავრთა მარტივი წვდომით გადაყვანა ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტამდე, რომელიც მდებარეობს ქ. ქუთაისიდან დასავლეთით 14 კმ-ის დაცილებით. სარკინიგზო ხაზის მშენებლობისთვის გათვალისწინებული ტერიტორია განთავსებულია პროექტის განხორციელება დაგეგმილია იმერეთის რეგიონში, კერძოდ წყალტუბოსა და სამტრედიის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიაზე, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მიმდებარედ.

საპროექტო მისასვლელი ლიანდაგის მთლიანი სიგრძე შეადგენს 2,714 კმ-ს, ხოლო რკინიგზის მონაკვეთის სიგანე - 6,2 მ.

გზშ-ს ანგარიშის თანახმად:

დაგეგმილი პროექტისთვის განხილულია 4 ალტერნატიული ვარიანტი: 1) ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის სამგზავრო ტერმინალიდან კოპიტნარის რკინიგზის სადგურამდე ავტობუსებით მომსახურება (პროექტის ნულოვანი ალტერნატივა); 2) ელექტრო მატარებლის მომსახურება ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტიდან კოპიტნარის რკინიგზის სადგურამდე; 3) რკინიგზის ახალი სადგური ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ჩრდილოეთით; და 4) ახალი სარკინიგზო ბაქანი არსებული რკინიგზის მთავარ ხაზზე.

წარმოდგენილი ალტერნატივების შეფასდა შემდეგი ასპექტის გათვალისწინებით: ალტერნატივების ანალიზი მოძრავ სარკინიგზო შემადგენლობასთან მიმართებით; ალტერნატივების ანალიზი სადგურებთან მიმართებით; ალტერნატივების ანალიზი ელექტროფიკაციასა და საკონტაქტო ქსელთან მიმართებით; ალტერნატივების ანალიზი ხარჯებთან მიმართებით.

ალტერნატივების ანალიზი განხორციელდა ასევე გარემოზე ზემოქმედების კუთხით. ნულოვანი ალტერნატივის გარდა, სამივე ვარიანტის მიხედვით საქმიანობისას, მეტ-ნაკლები ინტენსივობითაა მოსალოდნელი გარემოზე ზემოქმედება. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ ზოგადად პროექტის განხორციელებით და მითუმეტეს სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებების გატარებით, არც ერთი ალტერნატივის მიხედვით არ არის მნიშვნელოვანი ზემოქმედება გარემოზე.

ზემოაღნიშნული ფაქტორების ანალიზის შემდგომ მიღებული იქნა გადაწყვეტილება შერჩეულიყო მესამე ალტერნატიული ვარიანტი, რომელიც შეირჩა შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით: მგზავრთა მოსალოდნელი რაოდენობის და საბოლოო შედეგის გათვალისწინებით; საკმარისი გამტარუნარიანობის; მოძრავი შემადგენლობის ეფექტური

გამოყენების და მინიმალური ინვესტიციის (საოპერაციო და მოვლა-შენახვის ხარჯები) გათვალისწინებით.

საპროექტო ლიანდაგი დასაწყისიდან უხვევს მარჯვნივ, გადაკვეთს ქუთაისსა და სამტრედიას შორის საავტომობილო გზის მონაკვეთს (საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზის (ს-1) „თბილისი-სენაკი-ლესელიძე“. კვ7+68.50) და განთავსდება ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის სამგზავრო შენობის წინ მოედანზე არსებული ხელოვნური გუბურას ადგილას, შენობიდან 45 მეტრ მანძილზე, სადაც გათვალისწინებულია სამგზავრო მაღალი ბაქნის მოწყობა სიგრძით 120 მეტრი და სამგზავრო დაბალი ბაქნის მოწყობა სიგრძით 210 მეტრი. შემდეგ საპროექტო ლიანდაგი გაივლის აღნიშნული საავტომობილო გზის მარცხენა მხარეს და საპროექტო ისრული გადამყვანით მიუერთდება არსებულ მთავარ ლიანდაგს სადგურ კოპიტნართან.

საწყის ეტაპზე გადაკვეთა განხორციელდება დამატებითი ინფრასტრუქტურის (ხიდი, ესტაკადა, ან გვირაბი) მშენებლობის გარეშე. მოხდება მხოლოდ დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის (ე.წ. შლანგბაუმი) დამონტაჟება. შემდგომში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მოხდება, რკინიგზით საავტომობილო გზის გადაკვეთის სხვა ვარიანტით (სავარაუდოდ ესტაკადის მოწყობა). შესაბამისად, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მოხდება კანონმდებლობით გათვალისწინებული შესაბამისი პროცედურების გავლა.

რკინიგზის ხაზი ასევე გადაკვეთს აეროპორტის ტერიტორიაზე შესასვლელ საავტომობილო გზას კვ13+06 და ადგილობრივი დანიშნულების გზას კვ22+23.80. ორივე გადაკვეთაზე პროექტი ითვალისწინებს დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობას. გადასასვლელი მოეწყობა რეზინის ფილებისგან.

სარკინიგზო ხაზი ძირითადად დაპროექტებულია ყრილის სახით. ყრილის მაქსიმალური სიმაღლე კვ1+30-ზე შეადგენს 2.99 მეტრს.

სამშენებლო ბანაკის მოწყობა გათვალისწინებულია საპროექტო სარკინიგზო ხაზის მიმდებარედ არსებულ თავისუფალ ტერიტორიაზე, რომელიც წარმოადგენს სახელმწიფო საკუთრებას. მისი ფართობი 8107 მ²-ია. ბანაკის ტერიტორიაზე გათვალისწინებულია სამშენებლო სამუშაოებისთვის საჭირო ძირითადი ინფრასტრუქტურული ობიექტების მოწყობა. მშენებლობის დაწყებამდე გათვალისწინებულია ნიადაგის ფენის მოხსნა და არსებული კანონმდებლობის შესაბამისად მათი განთავსება. სამშენებლო ბანაკის სასმელი წყლით მომარაგება გათვალისწინებულია აეროპორტის წყალმომარაგების ქსელიდან. ჩამდინარე წყლების ჩაშვების განხორციელება, ჩამდინარე წყლების შეგროვება მოხდება საასენიზაციო ბეტონის ორმოში. ორმოს დაცლა მოხდება წყალტუბოს წყალკანალის სამსახურის მიერ მასთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

სამშენებლო ბანაკების მუშაობა გათვალისწინებულია ორცვლიანი სამუშაო რეჟიმით. ცვლის ხანგრძლივობა 8 საათი. მშენებლობის პროცესში მომსახურე პერსონალის სავარაუდო მაქსიმალური რაოდენობა სამშენებლო ბანაკში იქნება 50 კაცი.

პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების წარმოებისთვის გათვალისწინებული ტერიტორია წარმოადგენს სწორ რელიეფს და სარკინიგზო ვაკისის მომზადებისათვის საჭირო არ იქნება დამატებითი მნიშვნელოვანი მოცულობის სამუშაოები (ფერდობების მოხსნა, სანაყაროების მოწყობა და სხვა).

სარკინიგზო ვაკისის ტერიტორიის ფართობი რომელზეც დაგეგმილია მიწის სამუშაოები, წინასწარი შეფასებით დაახლოებით შეადგენს 16827 მ²-ს. ნაყოფიერი ფენის მოცულობა

შეადგენს - 5048 მ³-ს. სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე მოსახსნელი ნაყოფიერი ფენა მიახლოებით იქნება - 2055 მმ. სულ ნაყოფიერი ფენა იქნება მიახლოებით - 7077 მ³.

მშენებელი კონტრაქტორი სამუშაოებს განახორციელებს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების დაცვით. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ მოხსნილი ნიადაგის ზედა ნაყოფიერი ფენის ნაწილი გამოყენებული იქნება მშენებლობის პროცესში დეგრადირებული ტერიტორიის რეკულტივაციისთვის, ნაწილი გადაეცემა ადგილობრივ მმართველობით ორგანოებს, მათი შემდგომი განკარგვისათვის.

გზმ-ს ანგარიშში მოცემულია საქმიანობის განხორციელების რაიონის გარემოს ფონური მდგომარეობა. აღწერილია: კლიმატი და მეტეოროლოგია; ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი; ჰიდროლოგია; სეისმურობა; ბუნებრივი რადიაციული ფონი; ხმაურის გავრცელების შესაძლებლობა დასახლებულ პუნქტებზე; ნიადაგები და ბიომრავალფეროვნება (მცენარეული საფარი, ცხოველთა სამყარო); ნარჩენები (მშენებლობის და ოპერირების ფაზა); სამშენებლო ტერიტორიის ფარგლებში ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევები; ორთოგრაფია და ჰიდროგრაფია; საშიში გეოლოგიური პროცესების განვითარების რისკები; ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლები; სოციალურ-ეკონომიკური გარემო; მიწის რესურსები.

მდ. რიონი და მისი მარჯვენა შენაკადი გუბის წყალი მნიშვნელოვანი მანძილითაა (3,5 და 2 კმ) დაშორებული და მათზე ზემოქმედება ვერ მოხდება. მშენებლობისათვის საჭირო სამეურნეო და ტექნიკური წყლის შემოტანა და დაგროვება გათვალისწინებულია სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე დამონტაჟებულ რეზერვუარში.

დაცული ტერიტორიები საპროექტო ტერიტორიიდან საკმაო მანძილითაა დაცილებული და შესაბამისად, ზეგავლენა მოსალოდნელი არაა.

საპროექტო ტერიტორიის მაღალი ტექნოგენური დატვირთვის გათვალისწინებით, მის ფარგლებში კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება.

გზმ-ს ანგარიშში აღწერილია რკინიგზის ხაზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პერიოდში მოსალოდნელი ნარჩენები და მათი მართვის საკითხები. ანგარიშს დანართის სახით თან ახლავს ნარჩენების მართვის გეგმის პროექტი, რომელიც შემუშავებულია ნარჩენების მართვის კოდექსის მიხედვით.

ანგარიშში აღწერილი ემისიების შესაბამისად შესრულდა გაბნევის გაანგარიშება (ჰაერის ხარისხის მოდელირება) 500 მეტრიანი ნორმირებული ზონის საზღვარზე (წერტილები N 1-4), რადგან უახლოესი დასახლებული პუნქტი დაშორებულია ობიექტს 500 მეტრზე მეტი მანძილით. გაანგარიშების შედეგების მიხედვით სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას ობიექტის მიმდებარე ტერიტორიის ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი საკონტროლო წერტილებში (500 მეტრიანი ნორმირებული ზონის მიმართ) არ გადააჭარბებს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს.

სახიფათო გეოდინამიკური პროცესები არ ფიქსირდება და შემდეგშიც მოსალოდნელი არ არის. გრუნტის წყალს არ ახასიათებს არცერთი სახის აგრესიული თვისებები ნებისმიერი მარკის ბეტონის და რკინა-ბეტონის კონსტრუქციების მიმართ. საკვლევი რაიონის სეისმურობა არის 7 ბალი.

მიუხედავად იმისა, რომ პროექტის გავლენის ზონაში მოქცეული ფართობი წლების განმავლობაში განიცდიდა მაღალ ანთროპოგენურ დატვირთვას და შესაბამისად საკვლევ ტერიტორიას მაღალი კონსერვაციული ღირებულება არ გააჩნია, რკინიგზის ხაზის მშენებლობისთვის ჭრას დაექვემდებარება წითელი ნუსხის წაბლის 5 ინდივიდი (სამი მათგანი

ამონაყარია). მოსაჭრელი მცენარეების რაოდენობრივი შეფასება ჩატარდება მშენებლობის დაწყებამდე, წინასამშენებლო კვლევის ჩატარებისას და მოხდება გავლენის ზონაში მოქცეული ტერიტორიებზე არსებული მცენარეული საფარის დეტალური აღწერა. მცენარეული საფარის მოცილების/ჭრის და საკომპენსაციო ქმედებები განხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, მათ შორის „საქართველოს წითელი ნუსხისა და წითელი წიგნის შესახებ“ საქართველოს კანონის და „ტყით სარგებლობის წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის №242 (20/08/2010 წ) დადგენილების შესაბამისად.

სარკინიგზო ხაზის სამშენებლო ტერიტორია, სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს ინფორმაციით (2017 წ 30 მაისის №0610306 წერილი თან ერთვის) „ქუთაისის აეროპორტამდე მისასვლელი საპროექტო სარკინიგზო მონაკვეთის ფართობი „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 04 აგვისტოს №299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით, არ მდებარეობს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ ტყის ფონდში.

მშენებლობა გამოიწვევს ფაუნის დროებით შეშფოთებას და შესაძლო მიგრაციას პროექტის ზემოქმედების ტერიტორიიდან. მშენებლობის პროცესში ცხოველთა/ფრინველთა მიგრაცია შორ მანძილზე არ მოხდება. მშენებლობის დასრულების და შეშფოთების წყაროს „გაჩერების“ შემდეგ ცხოველები დაუბრუნდებიან პირვანდელ სამყოფელს.

საპროექტო ტერიტორია, მდინარე რიონიდან დაცილების მანძილიდან გამომდინარე, მითუმეტეს დაგეგმილი საქმიანობის არსისა და ტერიტორიის ურბანულობის გათვალისწინებით, არ წარმოადგენს ფრინველთათვის მნიშვნელოვან სამიგრაციო დერეფანს.

აეროპორტის წინ, ასფალტირებულ მოედანზე ხელოვნურად მოწყობილ დეკორატიული გუბურაში ბიომრავალფეროვნების წარმომადგენლები არ არიან. შესაბამისად, იქთიოფაუნაზე ზემოქმედება არაა მოსალოდნელი.

მშენებლობის ფაზაზე ხმაურის გავრცელება დაკავშირებული იქნება სამშენებლო ტექნიკის მუშაობასთან, ხოლო ოპერირების ფაზაზე რკინგზის გარდა ასევე აეროპორტის ფუნქციონირებასთან. შემარბილებელი ღონისძიებებიდან აღსანიშნავია - მანქანა-დანადგარების ტექნიკური გამართულობის უზრუნველყოფა; „ხმაურიანი“ სამუშაოების წარმოება მხოლოდ დღის საათებში; სამშენებლო სამუშაოების შესრულებისას მოხდება ტექნიკის ოპერატორებისა და ტექნიკის მახლობლად მყოფი მუშახელის დაცვა ხმაურის ზემოქმედებისგან. საჭიროებისამებრ მუშახელი აღიჭურვება ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებით; საჩივრების შემოსვლის შემთხვევაში მათი დაფიქსირება/აღრიცხვა და სათანადო რეაგირება.

ექსპლუატაციის ფაზაზე შემარბილებელ ღონისძიებებად ითვლება ტერიტორიასა და უახლოეს რეცეპტორებს (საცხოვრებელი ზონა) შორის ხე-მცენარეული საფარის დარგვა და გახარება. თუმცა ამ შემთხვევაში, მოსახლოების 500 მ-ზე მეტი მანძილით დაცილების გამო, ეს ღონისძიება არაა საჭირო.

მართვის მონიტორინგის ქვეთავში აღწერილია: გარემოს მენეჯმენტის სისტემა; გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმის მიმოხილვა; გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის პროცედურები; ტრანსპორტით მოძრაობის მართვის გეგმა (პროექტი); ავარიულ შემთხვევებზე რეაგირების გეგმა (პროექტი); გარემოსდაცვითი პროცედურები მოულოდნელი არქეოლოგიური აღმოჩენების შემთხვევაში; ცხრილის სახით მოცემულია მონიტორინგის გეგმა სამშენებლო სამუშაოების და ოპერირების ეტაპებისთვის.

აღწერილია კუმულაციური ზემოქმედების სახეები. პროექტის განხორციელების რეგიონში ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ან ხმაურის გავრცელების წყაროებია კოპიტნარის

აეროპორტი, რკინიგზის ხაზი, საავტომობილო გზა (რაც განხილულია გზშ-ს ანგარიშში). სხვა ობიექტები არ არის რეგისტრირებული, შესაბამისად ზემოქმედების ამ სახეების თვალსაზრისით კუმულაციური ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

წარმოდგენილი shp ფაილების მიხედვით, რკინიგზის ხაზის ტერიტორია კვეთს სასარგებლო წიაღისეულის (მიწისქვეშა მტკნარი წყალი) მოპოვებაზე გაცემულ ლიცენზიებს: N 1002632 (09.06.2015 წ., ვადა - 25 წ, მომპოვებელი – შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“), N 1001870 (08.10.2014 წ, ვადა - 25 წ, მომპოვებელი – შპს „საქაერონავიგაცია“), N 1004182 (23.12.2016 წ, ვადა - 25 წ, მომპოვებელი – შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“). გზშ-ს ანგარიშს დანართის სახით თან ახლავს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს და შპს „საქაერონავიგაცია“-ს შეთანხმების წერილები.

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

III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

1. რკინიგზის ხაზის მშენებლობა და ექსპლუატაცია განახორციელოს წარმოდგენილი გზმ-ს ანგარიშის, მითითებული შემარბილებელი ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
2. რკინიგზის ხაზის მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს „წითელ ნუსხაში“ შეტანილი ფრინველების ბუდეების აღრიცხვა და წარმოადგინოს ზემოქმედების თავიდან აცილების კონკრეტული ქმედებები. გარდა ამისა, მშენებლობა განახორციელოს ფრინველთა ბუდობის პერიოდის გათვალისწინებით;
3. პროექტის განხორციელების ტერიტორიაზე „წითელი ნუსხა“-ს სახეობის (წაბლი) მოჭრის შემთხვევაში, ქმედებები განახორციელოს „საქართველოს „წითელი ნუსხა“-სა და „წითელი წიგნის შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად;
4. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღებიდან 3 თვის ვადაში შეიმუშაოს ექსპლუატაციის ხანგრძლივი შეწყვეტის, კონსერვაციის ან ლიკვიდაციის შემთხვევებისთვის გეგმა და წარმოადგინოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში შესათანხმებლად;
5. იმ შემთხვევაში თუ საპროექტო რკინიგზის ხაზის მშენებლობა გამოიწვევს გარემოზე ზემოქმედების ნებართვას დაქვემდებარებული ობიექტების ტრასის ცვლილებას (საავტომობილო გზის მარშრუტის ცვლილება) და/ან შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მშენებლობას (გვირაბი, ესტაკადა, სახიდე გადასასვლელი) - უზრუნველყოს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული პროცედურების გავლა;
6. მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება და დადგენილი წესის მიხედვით საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება;
7. ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის სხვა პირობებზე გაცემის შემთხვევაში დასკვნის გადაცემა განახორციელოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი წესით;
8. სამშენებლო სამუშაოების დაწყება და რკინიგზის ხაზის ექსპლუატაციაში გაშვება აცნობოს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს.

IV. დასკვნა

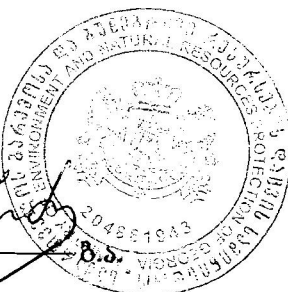
ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი, სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტამდე მისასვლელი რკინიგზის ხაზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია მხოლოდ წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობების დაცვით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის პირველადი სტრუქტურული
ერთეულის ხელმძღვანელის
თამარ შარაშიძის

თამარ შარაშიძე
(სახელი, გვარი)



(ხელმოწერა)





საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060153294280317

ბრძანება Nი-637

ქ. თბილისი

15 / სექტემბერი / 2017 წ.

სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტამდე მისასვლელი რკინიგზის ხაზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის 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-4 პუნქტის საფუძველზე

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. დამტკიცდეს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა № 65; (14.09.2017 წ) საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ წარმოდგენილ სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტამდე მისასვლელი რკინიგზის ხაზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე;
2. სს „საქართველოს რკინიგზა“-მ საქმიანობა განახორციელოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის შესაბამისად და უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№ 65; 14.09.2017წ) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
3. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს;
4. ბრძანება ძალაში შევიდეს სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
5. 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 პავლიაშვილი