



საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო

MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

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

## ეკოლოგიური ექსპერტიზის

### დასკვნა პროექტზე

№27

„ 14 “ მაისი“ 2010წ.

#### I. საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება - შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ზუგდიდი-ჯვარი-მესტია-ლასდილის საავტომობილო გზის კმ75-კმ139 მონაკვეთის რეკონსტრუქცია და რეაბილიტაცია
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი- საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, თბილისი ალ. ყაზბეგის გამზ. №12
3. განხორციელების ადგილი - სამეგრელო-ზემო სვანეთის რეგიონი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი - 05. 05. 2010წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ - შ.პ.ს. „გ.ზაპროექტი“

## II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილება

ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მისაღებად, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ზუგდიდი-ჯვარი-მესტია-ლასდილის საავტომობილო გზის კმ75-კმ139 მონაკვეთის სარეკონსტრუქციო და სარეაბილიტაციო სამუშაოების საპროექტო დოკუმენტაცია.

ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი დოკუმენტაცია შედგენილია შ.პ.ს. „გზაპროექტის“ მიერ, საქართველოს რეგიონალური განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს გზების დეპარტამენტის დაეალებით და მასში განხილულია სარეაბილიტაციო გზაზე შესასრულებელი სამუშაოები:

- კომპონენტი 1. ზუგდიდი-ჯვარი-მესტია-ლასდილის საავტომობილო გზის კმ81-კმ139(0.845) მონაკვეთის რეაბილიტაცია
- კომპონენტი 2. არსებული გზის 75 კმ-ზე განთავსებული (53 მ და 37 მ სიგრძის) ორი გვირაბის რეკონსტრუქცია
- კომპონენტი 3. არსებული გზის 78 კმ-ზე განთავსებული 163 მ გვირაბის რეკონსტრუქცია
- კომპონენტი 4. არსებული გზის 89 კმ-ზე განთავსებულია აივანი (სიგრძით 260 მ) დეკონსტრუქცია და ამ ადგილზე ახალი გვირაბის მშენებლობა
- კომპონენტი 5. ზუგდიდი-ჯვარი-მესტია-ლასდილი საავტომობილო გზის კმ 116 მეწერული უბნის გადაკვეთის საინჟინრო პროექტი

სარეაბილიტაციო მონაკვეთი იწყება ზუგდიდი-ჯვარი-მესტია-ლასდილის საავტომობილო გზის მე-80-ე კილომეტრიდან და მთავრდება კმ139-ზე. საპროექტო მონაკვეთი განლაგებულია მდ. ენგურის ხეობის მარჯვენა, ციცაბო ფერდზე მოწყობილ თაროზე. საპროექტო გზის ღერძი ძირითადად ემთხვევა არსებული გზის ღერძს მთლიანად. საპროექტო მონაკვეთზე დანიშნულია სულ 842 მოხვევის კუთხე დაკვალილი სხვადასხვა სიდიდის რადიუსებით. დაკვალების მინიმალური რადიუსი ძირითადად 30 მ-ის ტოლია. ცალკეულ შემთხვევებში, კერძოდ კი ვიწრო, ღრმა ხეხვებში გამოყენებულია 11-20მ სიდიდის რადიუსები. პატარა სიდიდის რადიუსები შეძლებისდაგვარად გაზრდილია და რადიუსის მინიმალურმა სიდიდემ შეადგინა 20მ. გამონაკლისს წარმოადგენს კო173, კო174(ხილთან მისასვლელი და გამოსასვლელი) და კო246, კო247 (რთული რელიეფი), სადაც რადიუსების გაზრდა მიზანშეუწონელია და შეადგენს 12მ-ს.

საპროექტო გზის გრძივი პროფილი ძირითადად დაპროექტებულია არსებული გზის გრძივი პროფილის შეუცვლელად, გარდა ცალკეული მონაკვეთებისა, სადაც გრძივი ქანობი აღმატებოდა 120 - 150 -ს,ს, ან სადაც საჭირო იყო ვერტიკალური მრუდის რადიუსის გაზრდა. საპროექტო გზის მაქსიმალური გრძივი ქანობი სხვადასხვა მონაკვეთებზე შეადგენს 97 -110 -ს ს. ნაზნეკილი ვერტიკალური მრუდის მინიმალური რადიუსია 500 მ, ხოლო ამოზნექილის 600 მ.

საპროექტო გზის მიწის ვაკისი დაპროექტებულია СНиП 2.05.02-85 ტიპური საპროექტო გადაწყვეტილებების და ტიპური ალბომის 5030-48-87-ის შესაბამისად. მიწის ვაკისის სიგანე ძირითადად შეადგენს 8 მ-ს, სავალი ნაწილის სიგანე 6 მ-ს. ცალკეულ ადგილებში, სადაც გვერდულების ჩარეცხვის გამო შეეწორობულია მიწის ვაკისი, პროექტით გათვალისწინებულია გაბიონებით ან ბეტონით ქვედა საყრდენი კედლების მოწყობა. პროექტით გათვალისწინებულია მიწის ვაკისის ნორმატიულ პარამეტრებამდე მიყვანა ფერდის შეჭრის ხარჯზე, სადრენაჟე მილების, კიუვეტების და კიუვეტსარეთა 1 მ სიგანის ბურმის მოწყობა, არსებული კიუვეტების და სადრენაჟე მილების გაწმენდა.

გზის სამოსის კონსტრუქციის შერჩევას გათვალისწინებულია ცალკეულ მონაკვეთებში არსებული გზის მდგომარეობა და შერჩეულია საგზაო სამოსის შესაბამისი კონსტრუქციები. სარეაბილიტაციო მონაკვეთზე მიღებულია საგზაო სამოსის შემდეგი კონსტრუქციები: შემასწორებელი ფენის მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით, საფუძვლის მოწყობა ღორღის რეციკლირებული ფენით 5% ცემენტის და 2.5% ბიტუმის ემულსიის

დამატებით, სისქით h-16 სმ და ორი ფენა ასფალტბეტონის საფარის მოწყობა, სისქით h-6+4 სმ. იმ მონაკვეთებში, სადაც გათვალისწინებულია ჭრილებების და ყრილებების მოწყობა, გზის სამოსის კონსტრუქციაში გარდა ზემოთაღნიშნულისა გათვალისწინებულია ქვესაგები ფენის მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით, კლდოვან გრუნტებში სისქით h-20სმ და სუსტ, თიხნარ გრუნტებში სისქით h-30სმ, ხოლო დაბა მესტიის ცენტრში პკ 382+00 პკ384+70, სადაც ასფალტბეტონის საფარი კარგ მდგომარეობაშია, პროექტით გათვალისწინებულია ერთი ფენა h-4 სმ სისქის ასფალტბეტონის საფარის გადაკერა.

სარეაბილიტაციო მონაკვეთზე პროექტით გათვალისწინებულია გზის სამოსის ოთხი

ტიპი:

#### ტიპი I

- შემასწორებელი ფენის მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით;
- საფუძველი - ღორღი (ფრაქციით 0-40 მმ) რეციკლირებული კვამენტისა (5%) და ბიტუმის ემულსიის (2.5%) დანამატით, სისქით 16 სმ;
- თხევადი ბიტუმის მოსხმა;
- საფარის ქვედა ფენა - მსხვილმარცვლოვანი ფოროვანი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, მარკა II, სისქით 6 სმ;
- თხევადი ბიტუმის მოსხმა;
- საფარი - წვრილმარცვლოვანი მკვრივი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, ტიპი B, მარკა II, სისქით 4 სმ;
- მისაყრელი გვერდულების მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევისაგან.

#### ტიპი II

- ქვესაგები ფენა - ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევი, სისქით 20 სმ;
- საფუძველი - ღორღი (ფრაქციით 0-40 მმ) რეციკლირებული კვამენტისა (5%) და ბიტუმის ემულსიის (2.5%) დანამატით, სისქით 16 სმ;
- თხევადი ბიტუმის მოსხმა;
- საფარის ქვედა ფენა - მსხვილმარცვლოვანი ფოროვანი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, მარკა II, სისქით 6 სმ;
- თხევადი ბიტუმის მოსხმა;
- საფარი - წვრილმარცვლოვანი მკვრივი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, ტიპი B, მარკა II, სისქით 4 სმ;
- მისაყრელი გვერდულების მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევისაგან.

#### ტიპი III

- ქვესაგები ფენა - ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევი, სისქით 30 სმ;
- საფუძველი - ღორღი (ფრაქციით 0-40 მმ) რეციკლირებული კვამენტისა (5%) და ბიტუმის ემულსიის (2.5%) დანამატით, სისქით 16 სმ;
- თხევადი ბიტუმის მოსხმა;
- საფარის ქვედა ფენა - მსხვილმარცვლოვანი ფოროვანი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, მარკა II, სისქით 6 სმ;
- თხევადი ბიტუმის მოსხმა;
- საფარი - წვრილმარცვლოვანი მკვრივი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, ტიპი B, მარკა II, სისქით 4 სმ;
- მისაყრელი გვერდულების მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევისაგან.

#### ტიპი IV

- თხევადი ბიტუმის მოსხმა;
- შემასწორებელი ფენის მოწყობა წვრილმარცვლოვანი მკვრივი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევისაგან, ტიპი B, მარკა II;
- საფარი - წვრილმარცვლოვანი მკვრივი ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი.

გზშ-ს ანგარიშში განხილულია: შესასრულებელი სამუშაოები (მოსამზადებელი სამუშაოები, ძირითადი სარეაბილიტაციო სამუშაოები, მიწის სამუშაოები, ხელოვნური ნაგებობების მშენებლობის და შეკეთების სამუშაოები, ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოები); ნაყარი და სხვა სამშენებლო ნარჩენები (ინერტული სამშენებლო ნარჩენები, არასახიფათო სამშენებლო ნარჩენები, სახიფათო სამშენებლო ნარჩენები); კარიერები, სამშენებლო მასალების მოწოდება; ძირითადი სამშენებლო მანქანების და სატრანსპორტო საშუალებების საჭირო რაოდენობები; სამშენებლო ბანაკები;

გზშ-ს ანგარიშში აგრეთვე განხილულია: გარემოს არსებული მდგომარეობის აღწერა (კლიმატი და ჰაერის ხარისხი, ხმაური, საშიში გეოლოგიური პროცესები, გარემოს სენსიტიური რეცეფტორები). გარემოზე ზემოქმედება (მოსალოდნელი ზემოქმედება, მანვე ნივთიერებათა გაფრქვევები ატმოსფერულ ჰაერში, ხმაურთან დაკავშირებული ზემოქმედება, მშენებლობასთან დაკავშირებული სხვა სახის ზემოქმედება). შემარბილებელი ღონისძიებები და გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა (პროექტირების ეტაპზე დაგეგმილი შემარბილებელი ღონისძიებები, მშენებლობის ეტაპის შემარბილებელი ღონისძიებები, საავტომობილო გზის ექსპლუატაციის ეტაპის შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები).

არსებული გზის 75 კმ-ზე განთავსებულია ორი გვირაბი, რომლებიც წარმოადგენენ მთის მასივში გაყვანილ გამონამუშევარს. პროექტით გათვალისწინებულია გზის ამ მონაკვეთის მთლიანი რეკონსტრუქცია. პირველი გვირაბი იწყება 3კ10+37-ზე და მთავრდება 3კ 10+90-ზე. სიგრძით 53 მ. მეორე გვირაბი იწყება 3კ 11+79-ზე და მთავრდება 3კ 12+16-ზე სიგრძით 37 მ. ორივე გვირაბი მდებარეობს 46%0-იან ერთი მიმართულების გრძივ ქანობზე.

საპროექტო პირველი გვირაბი განთავსებულია ღ=250 მ მრუდის გადასასვლელ მრუდზე სიგრძით =70 მ, ხოლო მეორე გვირაბი მთლიანად მრუდზე ღ=300 მ. თითოეული საპროექტო გვირაბი ითვალისწინებს ორზოლიანი ორმხრივი მიმართულებით სატრანსპორტო მოძრაობას. სავალი ნაწილის სიგანე მიღებულია 8.5 მ. გვირაბების სატრანსპორტო მოძრაობის ორივე მხარეს გათვალისწინებულია სამომსახურებლო ტროტუარები 1.15 მ სიგანის. გაბარების სიმაღლე მიღებულია 5 მ.

პირველ გვირაბში გამონამუშევრის მიწის სამუშაოებმა კლდოვან გრუნტებში შეადგინა 3880 მ<sup>3</sup> (მათ შორის ნორმატიული შესაძლო გადამტეხული მოცულობა 320 მ<sup>3</sup>). მეორე გვირაბში 3200 მ<sup>3</sup> (მათ შორის ნორმატიული შესაძლო გადამტეხული მოცულობა 250 მ<sup>3</sup>). მისასვლელი გზების ჭრილის დამუშავების სამუშაოებმა კლდოვან გრუნტებში 7100მ<sup>3</sup>. გვირაბის სამაგრის მასალად მიღებულია მონოლითური რკინაბეტონი კლასით სიმტკიცეზე 30 მარკებით ყინულმდგობაზე 200 და წყალშეუღწევადობაზე ჰ6. გვირაბში მის მიუღ სიგრძეზე მიწისქვეშა წყლების შეუღწევადობის მისაღწევად

მუდმივი სამაგრის აგებამდე გამონამუშევრის კედლებზე და თაღზე გათვალისწინებულია უცხოური დამზადების მასალისაგან ორ ფენიანი (სადრენაჟო ფენა და წყალგაუმტარი მემბრანა). მისამაგრებელი ჰიდროისოლაციის მოწყობა. გვირაბის სიგრძეზე სამაგრის გარეთ შესაძლო ჰიდროსტატიკური წნევების განვითარების აღმოსაფხვრელად გვირაბის გამონამუშევრის ზედაპირზე გათვალისწინებულია (წყლის შემოდინების ადგილებში) რადიალური და კონტურული დრენაჟის მოწყობა, რომელიც უერთდება გვირაბის სამაგრის გარე საპროექტო დრენაჟს.

როგორც პირველი ასევე მეორე გვირაბის კონსტრუქცია მისი სტატიკური მუშაობის თვალსაზრისით ითვალისწინებს 2 ტიპს, რომელთა შიდა გეომეტრია წარმოადგენს წრიულ ფორმასთან მიახლოებულ 4-წერტილიან შემოხაზულ ნაღისებრ ფორმის წრეწირს. ვირაბის საპროექტო სეისმომდებლობა გათვლილია 8 ბალიანი სიმძლავრის მიწისძვრაზე. სეისმური ზემოქმედების დროს გრძივი ტალღების გასატარებლად სამაგრის სექციებს შორის გათვალისწინებულია სადფორმაციო ნაკერები სიგანით 1 სმ, რომელიც მიუღ სიგრძეზე (სამაგრის მიუღ პერიმეტრზე) გადახურული უნდა იქნას წყალგაუმტარი მემბრანის დამატებითი ფენით სიგანით არანაკლები 15 სმ.

წარმოდგენილი გზშ-ს ანგარიშიდან, არსებული გზის 78 კმ-ზე განლაგებულია აივანი სიგრძით 163 მ, რომელიც გეგმაში ძირითადად განთავსებულია 15-20 მ სიდიდის რადიუსებზე და რომლის სავალი ნაწილის მთლიანი სიგანე შეადგენს 4-6 მ-მდე რაც ვერ უზრუნველყოფს ტრანსპორტის მოძრაობის შეუფერხებლად და უსაფრთხოდ

მოდრაობას. რის გამოც პროექტით გადაწყვეტილია ამ მონაკვეთზე გვირაბის მოწყობა. გვირაბი იწყება პკ 43+05.9 -ზე და მთავრდება პკ 44+81.4 -ზე. სიგრძით 176 მ. გვირაბი პროფილში მდებარეობს ღ-2800 მ ამოხნივზე ვერტიკალურ გრუნტზე. გვირაბი იწყება პკ 43+05.9 -ზე და მთავრდება პკ 44+81.4 -ზე. სიგრძით 176 მ. გვირაბი პროფილში მდებარეობს ღ-2800 მ ამოხნივზე ვერტიკალურ გრუნტზე. საპროექტო გვირაბი ითვალისწინებს ორზოლიანი ორმხრივი მიმართულებით სატრანსპორტო მოძრაობას. სავალი ნაწილის სიგანე მიღებულია 8.5 მ. გვირაბების სატრანსპორტო მოძრაობის ორივე მხარეს გათვალისწინებულია სამომსახურებლო ტროტუარები, გაბარიტის სიმაღლე მიღებულია 5 მ. გვირაბში გამონამუშევრის მიწის სამუშაოებმა კლდოვან გრუნტებში შეადგინა 17926 მ<sup>3</sup> მათ შორის ნორმატიული შესაძლო გადამეტებული მოცულობა 930 მ<sup>3</sup>. მისასვლელი გზების ჭრილის დამუშავების სამუშაოებმა კლდოვან გრუნტებში 22600 მ<sup>3</sup> გვირაბის სამაგრის მასალად მიღებულია მონოლითური რკინაბეტონი კლასით სიმტკიცეზე 30 მარკებით ყინულმდებლობაზე 200 და წყალშეუღწევადობაზე ჭ6.

გვირაბის მშენებლობისათვის არსებული გზის კმ 79-ისა და 80-ს შორის პროექტით გათვალისწინებულია დროებითი სამშენებლო მოედნის მოწყობა, სადაც შესაძლებელია დროებითი შენობა-ნაგებობების განლაგება. მშენებლობის საინჟინრო უზრუნველყოფისათვის სამხრეთ პორტალთან პროექტით გათვალისწინებულია მობილური ელექტროსადგური და საკომპრესორო, გვირაბის რეკონსტრუქცია ითვალისწინებს მშენებლობის წარმოებას სამთო ხერხით. გამონამუშევრის გაყვანა საპროექტო მოხაზულობამდე საჭიროა შესრულდეს მცირე მუხტებიანი ბურღვა-აფეთქებით სამუშაოების ჩატარებით და ჰიდრონაქუსების გამოყენებით. გამონამუშევრის მდგრადობის უზრუნველყოფისათვის გვირაბების შესასვლელთან გათვალისწინებულია გამონამუშევრის ჭერის გამაგრება 6 მ სიგრძის ანკერებით. გამონამუშავების გაყვანის დროს აუცილებელია დროებითი საენცილაციო სისტემის მოწყობა.

არსებული გზის 89 კმ-ზე განთავსებულია აივანი სიგრძით 260 მ. გზის ანგარიშში ამ მონაკვეთზე გათვალისწინებულია გვირაბის მოწყობა. გვირაბი იწყება პკ 79+30 -ზე და მთავრდება პკ 81+784 -ზე. სიგრძით 248 მ. გვირაბი პროფილში მდებარეობს გრძივ ცალმხრივ ქანობზე 28 %0. გვირაბი გეგმაში მდებარეობს გადასასვლელი მრუდზე (მინიმალური რადიუსით გვირაბის შესასვლელთან 260 მ). საპროექტო გვირაბი ითვალისწინებს ორზოლიანი ორმხრივი მიმართულებით სატრანსპორტო მოძრაობას. სავალი ნაწილის სიგანე მიღებულია 8.5 მ. მთლიანად გვირაბის სამაგრზე შესასარულებელი რკინაბეტონის სამუშაოები შეადგენს 41694 მ<sup>3</sup>.

სააგრომობილო გზის 115 კმ-ზე (შავი დედე) მეწერული მონაკვეთის სარეაბილიტაციო მონაკვეთის დასაწყისად მიღებულია პკ 151+35 ხოლო ბოლო პკ 161+30. გზის მონაკვეთის პკ 155+35-პკ 155+80 უბანზე (სადაც დაფიქსირებულია მთის კალთების ცოცხით პლასტიკური დეფორმაციები) გზის ანგარიშში განხილულია შემდეგი საინჟინრო ღონისძიებები: მთლიანად იხსნება მთის კალთაზე დინამიკაში მყოფი დამეწერილი გრუნტი ასევე გათვალისწინებულია ქვედა ფენაში განთავსებული გრუნტების მოჭრა. მთის კალთაზე გრუნტის მოჭრის სამუშაოები მიმდინარეობს ფერდის ღატერასებით მასზე სამი თაროს (სიგანით 4 მ-მდე) მოწყობით. თაროები ეწყობიან კლდოვან გრუნტებში. დატერასებულ ფერდზე ეწყობა ზედაპირული წყლების ორგანიზებული მოცილებისათვის დია გრუნტის თხრილები, გრუნტის წყლების (დაფიქსირებული წყაროების) მოცილების მიზნით პკ 155+35-პკ 155+80 უბანზე გზის მიწის ვაკისის ქვეშ ეწყობა ქვის ქვეყრილისაგან სადრენაჟო ფენა. სოფ. ებუთის დასაწყისში სადაც დაფიქსირებულია სამი წყარო პროექტით გათვალისწინებულია წყლის აცილება დასატერასებულ ფერდებიდან პლასტმასის ღ=50მმ წყალსადენი მილების მეშვეობით.

სარეაბილიტაციო მონაკვეთის საერთო სიგრძე შეადგენს 1.015 კმ-ს. მინიმალური რადიუსი მიღებულია ღ=70 მ. მაქსიმალური რადიუსი - ღ=200 მ. ტრასის გრძივი ქანობი ძირითადად შეადგენს 1%-დან 6%-მდე. ვერტიკალური მრუდეების მიღებული მინიმალური რადიუსი შეადგენს ღ=1200 მ მაქსიმალური ღ=5800 მ. მიწის ვაკისის სიგანე ძირითადად შეადგენს 8 მ-ს, სავალი ნაწილის სიგანე 6 მ-ს. პროექტით გათვალისწინებულია კოუვეტების და კოუვეტგარეთა 1 მ სიგანის ბერმის მოწყობა. სარეაბილიტაციო გზის

მონაკვეთზე პროექტით გათვალისწინებულია ოთხი ახალი ლითონის გოფირებული მილის მოწყობა: პკ 151+60, პკ 154+363, პკ 155+60, პკ 158+220.

**გზშ-ს ანგარიშში განხილულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები:**

- ✓ **მშენებლობის ფაზასთან დაკავშირებული შემარბილებელი ღონისძიებები** (საქართველოს ბიომრავალფეროვნების სახეობების დაცვა, გეოდინამიურ პროცესებთან დაკავშირებული შესაძლო ზემოქმედების შემცირება, სამშენებლო ბანაკის მოწყობასთან დაკავშირებული ზემოქმედების შემცირება, მდ. ენგურის კალაპოტსა და მიმდებარე ტერიტორიებზე სამშენებლო საქმიანობით გამოწვეული ზემოქმედების შემცირება, სამშენებლო საქმიანობისთვის გამოყენებული ტერიტორიების პირველად მდგომარეობამდე აღდგენის ზომები, სამშენებლო ნარჩენებით გამოწვეული ზემოქმედების შემცირება).
- ✓ **გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმები.**

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად გამოვლენილი შენიშვნები პირობების სახით ასახულია წინამდებარე დასკვნის III თავში.

### III. პირობები

1. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს ხელმძღვანელობა ვალდებულია საჭმიანობა განახორციელოს წარმოდგენილი დოკუმენტაციით გათვალისწინებული საპროექტო გადაწყვეტილების შესაბამისად;
2. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს ხელმძღვანელობამ უნდა უზრუნველყოს სამშენებლო ნარჩენების, სახიფათო და ტოქსიკური ნარჩენის (ნავთობპროდუქტების, ძრავის ზეთების, ზეთის ფილტრები, გამოყენებული საბურავები და სხვა) განთავსება და გადაცემა გაუვნებელყოფა-გადამუშავების მიზნით გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე სათანადო ორგანიზაციისათვის;
3. საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში წარმოდგენილ იქნას ავარიულ სიტუაციებში რეაგირების გეგმა ბიომრავალფეროვნებაზე შესაძლო ზემოქმედების კუთხით;
4. საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ხეების ჭრის საჭიროების შემთხვევაში გადაწყვეტილების მიღებისათვის ქმედებები განხორციელებული უნდა იყოს საქართველოს წითელი ნუსხისა და წითელი წიგნის შესახებ კანონის შესაბამისად;
5. დაპროექტებული საავტომობილო გზის მდინარეებისა და ხეების გადაკვეთების მუშა პროექტები შეთანხმებულ იქნეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს გარემოს ეროვნულ სააგენტოსთან.

#### IV. დასკვნა

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი-ს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისის შემოვლითი საავტომობილო გზის კმ14(0.4)—კმ21(0.7) მონაკვეთის რეკონსტრუქციის დოკუმენტაციის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის პირობების შესრულების შემთხვევაში.

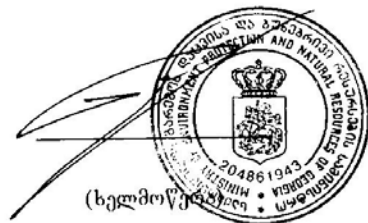
ლიცენზიებისა და ნებართვების

სამსახურის უფროსი

ნიკოლოზ ჭახნაძე

(სახელი, გვარი)

ბ.ა.



(ხელმოწერა)





საქართველოს ბარემოს დაცვისა და ბუნებრივი  
რესურსების მინისტრის

ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა № 0 - 239

ქ. თბილისი

„21“ 05 2010 წ.

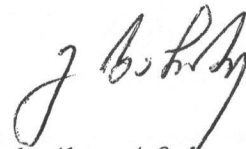
„საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის  
სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების საავტომობილო  
გზების დეპარტამენტი“-ს მიერ წარმოდგენილ „ზუგდიდი-ჯვარი-მესტია-  
ლასდილის საავტომობილო გზის კმ75-კმ139 მონაკვეთის სარეკონსტრუქციო და  
სარეაბილიტაციო სამუშაოების“ საპროექტო დოკუმენტაციის 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 №27; 14.05.10წ „ზუგდიდი-  
ჯვარი-მესტია-ლასდილის საავტომობილო გზის კმ75-კმ139 მონაკვეთის  
სარეკონსტრუქციო და სარეაბილიტაციო სამუშაოებ“-ზე.
2. ამ ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური  
ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით.
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს პირველი  
პუნქტით განსაზღვრული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით  
გათვალისწინებული პირობების შესრულება.
4. ეს ბრძანება დაუყონებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების  
დეპარტამენტს.
5. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს მთავრობაში (ქ. ბილისი,  
ინგოროყვას ქ.№7) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში.

საფუძველი: ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №27; 14.05.10წ და ლიცენზიებისა და ნებართვების სამსახურის უფროსის ნიკოლოზ ჭახნაიას მოხსენებითი ბარათი.

 გიორგი ხაჩიძე  
მინისტრი

ეგ ზაენება: ლიცენზიებისა და ნებართვების სამსახურს, გარემოს დაცვის ინსპექციას, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს.



