



საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის
მინისტრის

060103225395513

KA060103225395513

ბრძანება No-42

03 / ივნისი / 2013 წ.

ქ. თბილისი

შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზის“ ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ახალქალაქი-კარწახის კორექტირებელი მონაკვეთის (სადგურ კარწახიდან გვირაბამდე და გვირაბი თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარზე) 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-2 და მე-4 პუნქტების საფუძველზე

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. დამტკიცდეს შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზის“ ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ახალქალაქი-კარწახის კორექტირებელი მონაკვეთის (სადგურ კარწახიდან გვირაბამდე და გვირაბი თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარზე) მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №23; 03.06.2013წ;
2. ამ ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-მ უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№23; 03.06.2013წ.) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ეს ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეზავნოს შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“-ს მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს მთავრობაში (ქ.თბილისი, ინგოროყვას ქ. №7) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში.

საფუძველი: გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების დეპარტამენტის უფროსის თამარ შარაშიძის მოხსენებითი ბარათი; საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს წერილი (№595/01-28/შ; 17.05.2013წ.); ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№23; 03.06.2013წ.)

მინისტრი

ბ. კოჭიაძე

ხათუნა გოგალაძე



საქართველოს გარემოსა 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

№23

03 ივნისი 2013წ.

I. საქმეთა მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ახალქალაქი-კარწახის კორექტირებული მონაკვეთის (სადგურ კარწახიდან გვირაბამდე და გვირაბი თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარზე) მშენებლობა და ექსპლუატაცია
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“, ქ. თბილისი, ძველი თბილისის რაიონი, დავით აღმაშენებლის გამზირი №150
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ახალქალაქის მუნიციპალიტეტის ტერიტორია
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 21.05.2013წ.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – შპს „აზერინშაატსერვისი“-ს წარმომადგენლობა საქართველოში

II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ ეკოლოგიურ ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი: შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზის“ ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ახალქალაქი-კარწახის კორექტირებული მონაკვეთის (სადგურ კარწახიდან გვირაბამდე და გვირაბი-თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარზე) მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

ანგარიშის თანახმად ახალქალაქი-კარწახის კორექტირებული მონაკვეთი განთავსებულია ახალქალაქის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე. პროექტით გათვალისწინებული მარშრუტი იწყება თურქეთ-საქართველოს სახელმწიფო საზღვრიდან, სოფ. კარწახის სამხრეთით და მიემართება სადგურ კარწახამდე. მისგან უახლოესი ქალაქია თურქეთის საზღვრიდან 30 კმ-ით დაშორებული ახალქალაქი.

ანგარიშის თანახმად პროექტით გათვალისწინებული სარკინიგზო გვირაბი მდებარეობს (თურქეთ-საქართველოს საზღვრიდან) კმ 75+610 - კმ 77+440 ნიშნულებს შორის. გვირაბის სიმაღლეა 8,50მ, ხოლო სიგანე 12,84მ. საპროექტო მარშრუტის სიგრძე მოიცავს 453 მ-ს სადგურ კარწახიდან გვირაბამდე. საპროექტო მარშრუტი კვეთდა ჯავახეთის დაცულ ტერიტორიას, რომელიც (რკინიგზისათვის განკუთვნილი ტერიტორია) დღეისათვის ამორიცხულია ადმინისტრაციული საზღვრებიდან.

ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ახალქალაქი-კარწახის სარკინიგზო უბნის კორექტირებულ მონაკვეთზე საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროდან გაიცა ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (№64; 19.06.2009წ.) და პროექტით გათვალისწინებული იყო თურქეთ-საქართველოს საზღვრიდან (76+000 კმ ნიშნული) 77+250 კმ ნიშნულამდე გვირაბის მშენებლობა. ტრასის მიმართულების ცვლილება გამოიწვია კარწახი-ყარსის მონაკვეთზე თურქეთის ტერიტორიის მხრიდან, ტრასის გარკვეულ უბნებზე (სიგრძე 2კმ) გამოვლენილ მეწყერ საშიშმა ზონებმა. თურქეთის საზღვართან რკინიგზის მარშრუტმა გადაიწია 1770მ აღმოსავლეთით.

ანგარიშის მიხედვით ალტერნატიული ვარიანტების შეფასებისას განხორციელდა საველე და კამერალური გამოკვლევები. გამოყენებული იქნა: გეოლოგიური, ჰიდროგეოლოგიური და საინჟინრო-გეოლოგიური რუკები, არსებული ლიტერატურული და ფონდური მონაცემების მიმოხილვა, კამერალური კვლევები, გარემოს ფონური მდგომარეობის შესწავლა, საველე პირობებში ჩატარებული საკონტროლო კვლევები.

მარშრუტის შერჩევისას გათვალისწინებული იქნა ეკოლოგიური და სოციალური საკითხები, მათ შორის: ფლორა, ფაუნა, ჰიდროლოგია, ლანდშაფტი, ატმოსფერული ჰაერი და ხმაური, საარსებო საშუალებები, კულტურული მემკვიდრეობა და ა.შ.; ტერიტორიებზე არსებული გეოლოგიური საშიშროებები (სეისმური რღვევები, მეწყერი, ეროზიები, ფერდობების მდგრადობა და სხვა.); არსებული მყარსაფარიანი და გრუნტიანი გზების მაქსიმალურად გამოყენების შესაძლებლობა; შესაძლებლობის ფარგლებში მნიშვნელოვანი მანძილით დაცილება დასახლებული ადგილებიდან.

ზემოაღნიშნული საკითხების მხედველობაში მიღებით შერჩეულ იქნა ახალქალაქი-კარწახის რკინიგზის კორექტირებული მარშრუტის და გვირაბის ყველაზე უსაფრთხო და მისაღები ვარიანტი, რომელიც ანგარიშით არის წარმოდგენილი.

წარმოდგენილ ანგარიშში მოცემულია მცენარეებსა და ცხოველებთან დაკავშირებით დამატებითი კვლევების ჩატარების აუცილებლობა.

კლიმატი და მეტეოროლოგია წარმოდგენილია ქ. ახალქალაქის მეტეოსადგურის მონაცემების მიხედვით. განხილულია ჰიდროგეოლოგიური პირობები. აღნიშნულია, რომ გვირაბის ზონაში გაყვანილ 8 ჭაბურღილში (გვირაბის ზონა აგებულია ბაზალტებითა და პიროკლასტებით) მიწისქვეშა წყლების გამოსავლები დაფიქსირდა 5 ჭაბურღილში, სადაც წყლის დონეების მერყეობა 13 მეტრიდან 85 მეტრის ფარგლებშია. ანგარიშის თანახმად ბაზალტები და პიროკლასტები განისაზღვრება, როგორც დაბალი წყალგამტარობის მქონე ქანები, თუმცა გვირაბის მშენებლობის დროს გათვალისწინებული იქნება შესაბამისი დამცავი ღონისძიებების გატარება, კერძოდ, სადრენაჟო სისტემების მოწყობა გვირაბში და მისასვლელ პორტალთან.

აღნიშნულის თანახმად მშენებლობა ექსპლუატაციის პერიოდში პრაქტიკულად გამორიცხულია მიწისქვეშა წყლების დაბინძურება.

ანგარიშის თანახმად საპროექტო მონაკვეთზე განხორციელდა დეტალური საინჟინრო-გეოლოგიური სამუშაოები, განხორციელდა კვლევები გეოლოგიური საშიშროებების შესაფასებლად. აღნიშნული შეფასების თანახმად საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების სირთულის მიხედვით ტერიტორია მიეკუთვნება მარტივ (პირველი) კატეგორიას. საკვლევო ტერიტორიის გეოლოგიურ აგებულებაში მონაწილეობას დებულობენ მესამეული და მეოთხეული ასაკის ვულკანოგენური ქანები წარმოდგენილი ბაზალტებით, ანდეზიტო-აზალტებით, დოლერიტებით და პიროკლასტებით. საშიში გეოლოგიური პროცესებიდან აღსანიშნავია გრავიტაციული ჩამონაშლები და არამასშტაბური ღვარცოფები, თუმცა აღნიშნულ პროცესებს რაიმე მნიშვნელოვანი ზეგავლენის მოხდენა სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა-ექსპლუატაციაზე არ შეუძლიათ, ხოლო ტერიტორიის მაღალი სეისმურობა (8-9 ბალიანი ზონა) გათვალისწინებული იქნება პროექტირება-მშენებლობის დროს.

ანგარიშში მოცემულია გვირაბის მისასვლელის და ცენტრალური ნაწილის ამგები ქანების (ბაზალტები, პიროკლასტები) მახასიათებლები.

ანგარიშის თანახმად გამოტანილი გრუნტის ნაწილი გამოყენებული იქნება რკინიგზის ყრილების მოსაწყობად (როგორც საქართველოს, ასევე თურქეთის ტერიტორიაზე), ხოლო ნაწილი განთავსებული იქნება წინასწარ შეთანხმებულ ტერიტორიაზე.

წარმოდგენილ გზშ-ს ანგარიშში დადგენილია ხმაურის ფონური მნიშვნელობები, შესრულებულია მოსალოდნელი ხმაურის გაანგარიშება მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობებისათვის. გაანგარიშების საფუძველზე დადგენილია, რომ მშენებლობის და ექსპლუატაციის დროს უახლოეს საცხოვრებელ სახლებთან ხმაურის დასაშვები სიდიდეების გადაჭარბება მოსალოდნელი არ არის.

ანგარიშის თანახმად რეკომენდებულია შემარბილებელი ღონისძიებები (ხმაურისა და ვიბრაციისაგან დამცავი ინდივიდუალური საშუალებები და სხვა), რომელთა განხორციელების შემთხვევაში შესაძლებელია მომუშავეთა დაცვა ხმაურის მავნე ზეგავლენისაგან

გზშ-ს ანგარიშის თანახმად სასმელი წყალი ბანაკში შემოაქვთ მიმდებარედ არსებულ ბუნებრივი წყაროდან, ხოლო სამეურნეო საჭიროებებისათვის წყლის აღება ხდება სადგურ კარწახიდან. ერთ ადამიანზე წყლის რაოდენობა ნორმების მიხედვით დღეში განსაზღვრულია: სამეურნეო ხარჯებისათვის 25 ლიტრი. სამშენებლო ბანაკში დღიურად წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების რაოდენობა იქნება 2550ლ სამეურნეო ჩამდინარე წყლების შეგროვება გათვალისწინებულია ბაზის ტერიტორიაზე

დასახლებული პუნქტები, კერძოდ სოფ. კარწახი დაცილებულია სარკინიგზო ტრასიდან 4000 მეტრი მანძილით და ფილიპოვკა 3000 მეტრით.

სარკინიგზო უბნის ძირითად ტექნიკურ პარამეტრებად მიღებულია: რკინიგზის კატეგორია II, ლიანდაგის რაოდენობა მშენებლობის პირველ ეტაპზე-1, ხოლო მომავალში დაგეგმილია მეორე ხაზის გაყვანა, მოძრაობის ნომინალური სიჩქარე 120 კმ/სთ, მაქსიმალური სიჩქარე 150 კმ/სთ, მაქსიმალური ქანობი 12% გვირაბის შიგნით და 16% გვირაბის გარეთ, სარკინიგზო მოძრაობა შერეული (სატვირთო, სამგზავრო), გაწვევის ტიპი ელექტრო, მანძილი ლიანდაგების ღერძებს შორის 4,1 მ, მანძილი რელსებს შორის ევროპული სტანდარტით 1435 მმ.

მიწის ვაკისის სიგანე შეადგენს 11,7 მ-ს ორი ხაზისთვის, მინიმალური მანძილი ლიანდაგის ღერძიდან მთიანი ნაწილის ჩამოჭრილ უბნამდე შეადგენს 3,5 მ-ს; მატარებლების მოძრაობის ინტენსივობა: I ეტაპზე (5 მლნ. ტონა ტვირთზე) 6-7 წყვილი დღე-ღამეში.

რკინიგზის ვაკისის მომზადება პროექტით გათვალისწინებულია საერთაშორისო სტანდარტის (UIC) მქონე რკინიგზის ხაზისათვის (1435 მმ).

საპროექტო ტრასას მთელ სიგრძეზე კვეთს 3 უსახელო მშრალი ხევი, რომელთა უმეტესობა მხოლოდ ბუნებრივი ნალექების დროს არიან წყლიანები.

სადგურ კარწახში უკვე მოწყობილია სერვისული გზა. ასევე მოეწყობა სერვისული გზა თურქეთის რესპუბლიკის საზღვრიდან მშენებარე გვირაბის პორტალამდე. ძირითადი და დამხმარე დამატებითი დროებითი გზების საჭიროების შემთხვევაში, მათი გაყვანა განხორციელდება გარემოსდაცვითი მოთხოვნებისა და საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის გათვალისწინებით, ასევე მოხდება ნიადაგის ჰუმუსოვანი ფენის მოჭრა, მისი გადატანა და დასაწყობება წინასწარ შერჩეულ ტერიტორიაზე.

მოსამზადებელი სამუშაოებით გათვალისწინებული დროებითი სამშენებლო ბანაკი მოეწყობა სადგურ კარწახთან, პორტალის მიმდებარედ. გამოყოფილი ტერიტორიის ფართობი 0,5 ჰა-ს შეადგენს.

გათვალისწინებული იქნება ტერიტორიის ირგვლივ პერიმეტრზე წყალამრიდი არხების მოწყობა, ასევე მუშათა საცხოვრებელი ვაგონების, ადმინისტრაციული დროებითი ნაგებობის, კვების ბლოკისა და საშხაპეს მოწყობა. ტერიტორიის ფარგლებში მოეწყობა ავტოტრანსპორტისა და საგზაო მექანიზმების სადგომი, საწვავის სამარაგო რეზერვუარები, დროებითი მექანიკური სახელოსნო, სასაწყობე მეურნეობა და ა.შ. ანგარიშის თანახმად, განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმობა საწვავის სამარაგე რეზერვუარების განთავსებას, რომლის დროსაც გათვალისწინებული იქნება სახანძრო უსაფრთხოების ნორმები.

მშენებლობის პროცესში სხვადასხვა დროს მოსალოდნელია შემდეგი დასახელებისა და რაოდენობის სამშენებლო და საგზაო მანქანების ექსპლუატაცია: საბურღი მანქანა 1, ექსკავატორი 1, სატვირთო მანქანა 1, თვითმცლელი 4. სამშენებლო სამუშაოების დამთავრების სავარაუდო პერიოდია 2 წელი (600 სამუშაო დღე).

ანგარიშის თანახმად მნიშვნელოვანია მშენებლობის პროცესის დასრულების შემდეგ დროებითი სერვისული გზების, კემპინგის და სხვა საწარმოო მოედნების ტერიტორია მოყვანილ იქნას პირვანდელ მდგომარეობაში.

ანგარიშში განხილულია საპროექტო ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობა და მოცემულია ბიოგარემოზე, გრუნტის წყლებზე, გეოლოგიური პროცესების განვითარებაზე, ატმოსფერულ ჰაერზე, ხმაურზე, სოციალურ გარემოზე და არქეოლოგიურ უბნებზე ზემოქმედების შეფასება.

მომზადებულ სპეციალურ არაბეტონირებულ ორმოებში. ორმოს შევსების შემთხვევაში მოხდება მისი დაცლა, გატანა და ჩაშვება მომქმედ საკანალიზაციო ქსელში. ბაზის ტერიტორიაზე სანიაღვრე ჩამდინარე წყლები წარმოიქმნება ატმოსფერული ნალექების შედეგად. ანგარიშის თანახმად, სანიაღვრე ჩამდინარე წყლების მნიშვნელოვან დაბინძურებას ადგილი არ ექნება. ამასთან მხედველობაშია მისაღები ის გარემოებაც, რომ რაიონში მოსული წლიური ნალექების რაოდენობაც დიდი არ არის.

ანგარიშის თანახმად, მშენებლობის ფაზაში იფუნქციონირებს 1 სამშენებლო ბანაკი, სადაც საშუალოდ იცხოვრებს 30 ადამიანი. სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების და მისი მომსახურების პროცესში წარმოიქმნება როგორც სახიფათო, ასევე არასახიფათო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენები.

მომუშავეთა რაოდენობის გათვალისწინებით მშენებლობის ფაზაში დღეში წარმოქმნილი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების რაოდენობა დაახლოებით 24 კგ იქნება, რომელიც შეგროვდება საყოფაცხოვრებო ნარჩენების 0.24 მ³ მოცულობის ორ კონტეინერში და გატანა მოხდება ხელშეკრულების საფუძველზე.

ინერტული ნარჩენების შესაძლო წყაროებია: ბუნებრივი მასალა (გრუნტი და ქვა-ლორდი, კლდოვანი ნამსხვრევი მასალა); არასახიფათო ნივთიერებებით ან საგნებით დაბინძურებული ნიადაგი (მცირე ალბათობა და მცირე რაოდენობები); აღნიშნული გრუნტის ნაწილის გამოყენება ნავარაუდევია რკინიგზის ვაკისის მომზადებისათვის, ნაწილი განთავსდება წინასწარ შეთანხმებულ ადგილზე.

პროექტის განხორციელებისას წარმოიქმნება სახიფათო ნარჩენების გარკვეული რაოდენობა, ძირითადად, საღებავების და ბიტუმის ნარჩენი და სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მომსახურების შედეგად დაგროვილი მასალა. მშენებლობის პროცესში, არ წარმოიქმნება განსაკუთრებით ტოქსიკური ან დიდი რაოდენობით სახიფათო ნარჩენები. მიუხედავად ამისა, აუცილებელია შესაბამისი ზომების მიღება, რათა თავიდან იქნეს აცილებული ან მინიმუმამდე შემცირებული გარემოზე უარყოფითი ზეგავლენა. ანგარიშში წარმოდგენილია პრევენციული ღონისძიებები, რომელიც უნდა განხორციელდეს ნარჩენების წარმოქმნის თავიდან აცილების მიზნით.

გზმ-ს ანგარიშში განხილულია მშენებლობის ეტაპზე გარემოზე პოტენციური ზემოქმედების სახეები და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, რომლებიც დაკავშირებულია სამშენებლო ბანაკის მოწყობის, ახლომდებარე სოფ. ფილიპოვკაზე მშენებლობის დერეფანში მიმდინარე სამუშაოებით გამოწვეული ზემოქმედების, სარკინიგზო ვაკისის მოსამზადებელი სამუშაოების დაწყებამდე მოხსნილი ნიადაგის ფენის დასაწყობების, დასაქმებული პერსონალის უსაფრთხოებაზე ნეგატიური ზემოქმედების, კულტურულ ძეგლებსა და არქეოლოგიურ უბნებზე ზემოქმედების შემცირების, საქმიანობისთვის დროებით გამოყენებული ტერიტორიების პირველად მდომარეობამდე აღდგენის და სამშენებლო ნარჩენებით გამოწვეული ზემოქმედების შემცირებასთან.

გზმ-ს ანგარიშში განხილულ გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმაში მოცემულია ტერიტორიის კომპლექსური აღდგენის, ლანდშაფტის მართვის, მოსახლეობის უსაფრთხოებისა და მათთან ურთიერთობის, დაბინძურების თავიდან აცილების გეგმები და მშენებლობის ფაზაზე განსახორციელებელი გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარების შედეგად ექსპერტების მიერ გამოთქმული შენიშვნები საფუძველად უდევს წინამდებარე დასკვნის III თავს.

III. პირობები

შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზა“ ვალდებულია უზრუნველყოს:

1. საქმიანობის განხორციელება გზშ-ს ანგარიშით წარმოდგენილი გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმის შესაბამისად;
2. გარემოსდაცვითი მონიტორინგის წარმოება ანგარიშში წარმოდგენილი გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის შესაბამისად;
3. რკინიგზის ექსპლუატაციის პროცესში მონაკვეთიდან უახლოეს დასახლებულ პუნქტებთან ხმაურის მონიტორინგის წარმოება (ხმაურის ექვივალენტური და მაქსიმალური დონეების სიდიდის ინსტრუმენტული გაზომვები) და საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება;
4. გვირაბსა და გვირაბის მისასვლელ პორტალთან სადრენაჟო სისტემების მოწყობა.
5. მშენებლობის ეტაპზე ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გამოყოფის სტაციონარულ წყაროს (საწვავის რეზერვუარის) ანგარიშში მითითებული პარამეტრების დაცვა;
6. იმ ქანების რადიაციულ-ჰიგიენური კვლევა, რომლებშიც უნდა გაიაროს სარკინიგზო გვირაბმა და შეფასდეს სარკინიგზო გვირაბის მშენებლობის დროს გამონამუშევარი ქანებისა და გვირაბიდან გამონადენი გრუნტის წყლის მიერ გარემოზე ზემოქმედება;
7. სამშენებლო სამუშაოები შეჩერება იმ შემთხვევაში თუ აღმოჩნდება იშვიათი (უნიკალური) გეოლოგიური, პალეონტოლოგიური, მინერალური წარმონაქმნები, აგრეთვე წიაღის ისეთი უბნები, რომელთაც მეცნიერული ღირებულება გააჩნიათ. აღმოჩენის შემთხვევაში აღნიშნული ეცნობოს შესაბამის უწყებას;
8. რკინიგზის ყრილების მოსაწყობად საჭირო ბუნებრივი რესურსების გამოყენების მიზნით შეთანხმება შესაბამის უწყებასთან კანონმდებლობით დადგენილი წესით;
9. გამომუშავებული გრუნტის განთავსების გეგმის შემუშავება (განთავსების გეგმა, ადგილის აღდგენის გეგმა და ა.შ.) და წარმოდგენა გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში ოთხი თვის ვადაში;
10. დამატებითი წინასამშენებლო კვლევების ჩატარება, საქმიანობის გავლენის მთელ ტერიტორიაზე არსებულ ცხოველთა და მცენარეთა სახეობების და სენსიტიური უბნების გამოვლენის მიზნით. განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს საქართველოს "წითელ ნუსხაში" შეტანილ სახეობებზე. კვლევებით ასევე უნდა დადგინდეს: გადამფრენი ფრინველების ტრასის მდებარეობა საქმიანობის განხორციელების ტერიტორიასთან, ასევე იმ წყალჭარბ ტერიტორიებთან მიმართებით, რომლებიც მნიშვნელოვანია გადამფრენი წყალმცურავი ფრინველებისთვის; აგრეთვე საქმიანობით გამოწვეული ხმაურის გავლენა ცხოველებზე და ხმაურდამცავი ქმედებების განხორციელების საჭიროება;

11. ზემოაღნიშნული კვლევების შედეგად (როგორც მშენებლობის ასევე ექსპლუატაციის ფაზებისათვის) სათანადო შემარბილებელი, ზემოქმედების თავიდან აცილების და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ქმედებების განსაზღვრა. საქართველოს "წითელი ნუსხის" სახეობებისათვის აღნიშნული ქმედებები განისაზღვროს თითოეულისათვის ინდივიდუალურად, კონკრეტულ სახეობაზე ზემოქმედების სახეებისა და მისი შერბილების, თავიდან აცილების და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებების განხორციელების მიზნით. ინფორმაცია დამატებითი კვლევების შედეგებზე დაყრდნობით შემუშავებული და განსახორციელებელი ქმედებების (შემარბილებელი, ზემოქმედების თავიდან აცილების და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო) შესახებ წარმოდგენილ იქნას გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში ექვსი თვის ვადაში;
12. დამატებითი კვლევების შედეგად გამოვლენილ სახეობებზე და სენსიტიურ უბნებზე, აგრეთვე დაგეგმილი ქმედებების ეფექტურობაზე სამონიტორინგო დაკვირვების საკითხების (როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის ფაზებისათვის) ასახვა გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმაში და განახლებული მონიტორინგის გეგმის წარმოდგენა გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში ექვსი თვის ვადაში;
13. ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების კონკრეტული გეგმის წარმოდგენა გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში ექვსი თვის ვადაში;
14. მშენებლობის დროს წარმოქმნილი სახიფათო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების სეპარირებული შეგროვება, აღრიცხვა, დროებით უსაფრთხოდ განთავსება და შემდგომი მართვის (გადამუშავება, გაუვნებლობა ან განთავსება) მიზნით სათანადო გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მქონე ორგანიზაციებზე გადაცემა.

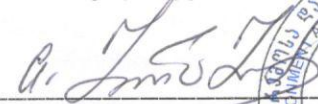
საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს მიზანშეწონილად მიაჩნია რკინიგზის ტრასაზე ლანდშაფტურ-ეკოლოგიურ-ეკოლოგიური მონიტორინგის ჩატარება.

IV. დასკვნა

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ ტექნიკური და სამშენებლო ზედამხედველობის სააგენტოს მიერ ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით, ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი შპს „მარაბდა-კარწახის რკინიგზის“ ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის ახალქალაქი-კარწახის კორექტირებული მონაკვეთის (სადგურ კარწახიდან გვირაბამდე და გვირაბი თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარზე) მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი პირობებით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე
(სახელი, გვარი)


(ხელმოწერა)

