



აღბილობრივი მნიშვნელობის “ნატანები-შრომა-შრეკის”
საავტომობილო გზის 10-ე კმ-ზე მდინარე სეფაზე ახალი
სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტი

ბარემოზე ზემოქმედების შეფასება

არატექნიკური რეზიუმე

მომზადებულია ტრანსპროექტისათვის

ფონდი მსოფლიო ბამოცდილება საქართველოს მიერ

თბილისი

თებერვალი 2014

შინაარსი

| | |
|--|----|
| 1. შესავალი | 3 |
| 1.1 ზოგადი ინფორმაცია პროექტზე | 3 |
| 1.2 არსებული ხიდის აღწერა | 4 |
| 1.3 გზშ მეთოდოლოგია და ძირითადი დასკვნა | 4 |
| 2. პროექტის აღწერა | 5 |
| 2.1 გამოყენებული სტანდარტები და საპროექტო პარამეტრები | 5 |
| 2.2 საპროექტო მონაკვეთის მდებარეობა | 5 |
| 2.3 საპროექტო გადაწყვეტილებები | 7 |
| 3. პროექტის ბუნებრივი გარემოს აღწერა | 7 |
| 4. სოციალური ზემოქმედების ანალიზი | 12 |
| 4.1 სოციალური გარემო | 12 |
| 4.2 პროექტის სოციალური ზემოქმედება | 13 |
| 5. ალტერნატივების ანალიზი | 14 |
| 6. მოსალოდნელი გარემოსდაცვითი ზემოქმედებები | 15 |
| 7. შერბილების ღონისძიებები და გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა | 22 |
| 8. საზოგადოებრივი კონსულტაციები და ინფორმირებულობა | 55 |

1. შესავალი

1.1. ზოგადი ინფორმაცია პროექტზე

2006 წლიდან საქართველოს მთავრობის უმნიშვნელოვანეს პრიორიტეტს წარმოადგენდა საქართველოს, როგორც ტრანზიტული ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის განვითარება მისი სატრანსპორტო კორიდორების გაუმჯობესების გზით. აღნიშნული მიმდინარე პროცესი მომავალშიც წარმატებით წარიმართება.

ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით, მეზობელ ქვეყნებთან ვაჭრობის ხელშეწყობასა და ტურიზმის ინფრასტრუქტურის განვითარებას უმთავრესი როლი ენიჭება, ამ მხრივ კი, როგორც სახელმწიფო ასევე ადგილობრივი მნიშვნელობის საგზაო ქსელის გაუმჯობესება მნიშვნელოვან ფაქტორებს განაპირობებს. სატრანსპორტო სექტორის განვითარება აუცილებელია სათანადო ეკონომიკური ზრდისთვის, და საქართველოს მოსახლეობის ცხოვრების პირობების გასაუმჯობესებლად.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საავტომობილო გზების ტექნიკური პოლიტიკის სამმართველომ 2013 წლის 27 დეკემბერს გასცა ტექნიკური დავალება ადგილობრივი მნიშვნელობის “ნატანები-შრომა-ურეკის” საავტომობილო გზის 10-ე კმ-ზე მდინარე სეფაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის შესადგენად.

აღნიშნული დავალების საფუძველზე ინსტიტუტში “ტრანსპროექტი” სათანადო კვლევაძიების ჩატარების შემდეგ დამუშავდა წინამდებარე სამუშაო პროექტი. გაცემული დავალების თანახმად, სამუშაო პროექტში გათვალისწინებულია ობიექტის შემდეგი ტექნიკური მაჩვენებლები:

- ხიდის გაბარიტი –8.0 მ+2X1.0 მ
- ხიდზე საანგარიშო დატვირთვები - საქართველოში მოქმედი სტანდარტების შესაბამისად.
- მოძრაობის უსაფრთხოების პირობები – მოქმედი სამშენებლო ნორმებით და წესებით. სამუშაო პროექტის დამუშავებისას გამოყენებული იქნა შემდეგი ტექნიკური დოკუმენტაცია:

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| СНИП 2.05.03-84 | - “ხიდები და მილები”; |
| СНИП 3.06.04-91 | - “ხიდები და მილები”; |
| СНИП 3.02.03-81 | - “ხიმინჯოვანი საძირკვლები”; |
| СНИП 2.05.02-85 | - “საავტომობილო გზები”; |
| СНИП III 4-80* | - “უსაფრთხოების ტექნიკა მშენებლობაში” |
| СНИП III 3.01.01-85 | - “მშენებლობის ორგანიზაცია”. |

ხიდის დაპროექტების დროს გამოყენებული იყო აგრეთვე ВСН და ГОСТ-ები, ტექნიკური ლიტერატურა და წინა წლების საპროექტო მასალები.

12 არსებული ხიდის აღწერა

საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს დასავლეთ საქართველოში გურიის რეგიონში. ამჟამად, მდინარე სეფაზე აშენებულია დროებითი ლითონის “სარმის” ტიპის ხიდი, გაბ. 4.5 მ სიგრძით L=28.0 მ. ხიდი დაყრდნობილია წოლანა ბურჯებზე. გზის რეაბილიტაციიდან გამომდინარე აღნიშნული ხიდი ვერ უზრუნველყოფს ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და საჭიროა ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა.

13 გზშ მეთოდოლოგია და ძირითადი დასკვნა

პროექტის დაგეგმვის დროს სხვადასხვა ეტაპზე განხორციელდა, როგორც კამერალური შესწავლა, ასევე სავლელ სამუშაოები (ნიადაგის და წყლის სინჯების აღება, ხმაურის და რადიაციის ფონის გაზომვა, ეკოლოგიური შესწავლები, გეოლოგიური პირობების შეფასება, ზედაპირული და გრუნტის წყლის რესურსების შესწავლა და ა.შ.). აუცილებელი გარემოსდაცვითი და სოციალური ინფორმაცია სრულად იქნა შეგროვებული.

გზშ დოკუმენტი შედგება ძირითადი ტექსტისა და დანართებისაგან. ძირითადი ტექსტი თანმიმდევრულად აღწერს გარემოს სენსიტიურ რეცეფტორებს, მათზე პოტენციურ ზემოქმედებებსა და ამ ზემოქმედებების შერბილების ზომებს. შემარბილებელი ღონისძიებები, თავის მხრივ, ინტეგრირებულია გარემოსდაცვითი მართვის გეგმაში (გმგ). დანართებში წარმოდგენილია უფრო დეტალური ინფორმაცია კონკრეტულ საკითხებზე, როგორცაა:

- დანართი 1. პოლიტიკა, სამართლებლივი და ადმინისტრაციული სტრუქტურა;
- დანართი 2. ნარჩენების მართვის გეგმა სამშენებლო ბანაკებისათვის;
- დანართი 3. დამოწმებული ლიტერატურა;
- დანართი 4. გზშ-ს მომზადებაში მონაწილე ექსპერტების სია

ძირითადი დასკვნა, რომლის გაკეთებაც შეიძლება გზშ-ს საფუძველზე, არის შემდეგი:

- პროექტს ექნება დადებითი სოციალური ზემოქმედება სოფ. შრომის თემზე, უზრუნველყოფს რა მდგრად სატრანსპორტო კომუნიკაციას და სოფლის უკეთეს სოციო-ეკონომიკურ ინტეგრაციას რაიონთან და მთლიანად ქვეყნის მასშტაბით. შახიდე გადასასვლელის მშენებლობა არ არის დაკავშირებული კერძო მიწის დაკავების აუცილებლობასთან და არ ექნება უარყოფითი გავლენა ადგილობრივი მოსახლეობის საცხოვრებელზე ან ეკონომიკურ საქმიანობაზე.
- ბუნებრივ გარემოზე ზემოქმედება არ სცდება ჩვეულებრივ სამშენებლო საქმიანობასთან დაკავშირებულ ისეთი სახიდ დროებით და სუსტ ზემოქმედებას, როგორც არის ხმაური, მტვერი, სამშენებლო ტექნიკის ემისიები.
- სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის უბანი შორს არის დაცული ტერიტორიებიდან და არ წარმოადგენს ეკოლოგიური თვალსაზრისით სენსიტიურ უბანს. თერიტორიაზე ან მის სიახლოვეში არ არის განლაგებული ცნობილი არქიტექტურული, ისტორიული ძეგლები ან არქეოლოგიური ინტერესის უბანი.

2. პროექტის აღწერა

2.1 გამოყენებული სტანდარტები და საპროექტო პარამეტრები

საპროექტო ხიდის გეომეტრიული პარამეტრები შერჩეულია სატრანსპორტო ნაკადის და ხიდის დანიშნულების გათვალისწინებით, რაც უზრუნველყოფს ტრანსპორტის უსაფრთხო და შეუფერხებელ მოძრაობას.

გაცემული დავალების თანახმად სამუშაო პროექტში გათვალისწინებულია ობიექტის შემდეგი ტექნიკური მაჩვენებლები:

- ხიდის გაბარიტი –8.0 მ+2X1.0 მ;
 - ხიდზე საანგარიშო დატვირთვები - საქართველოში მოქმედი სტანდარტების შესაბამისად;
 - მოძრაობის უსაფრთხოების პირობები – მოქმედი სამშენებლო ნორმებით და წესებით.
- სამუშაო პროექტის დამუშავებისას გამოყენებული იქნა შემდეგი ტექნიკური დოკუმენტაცია:

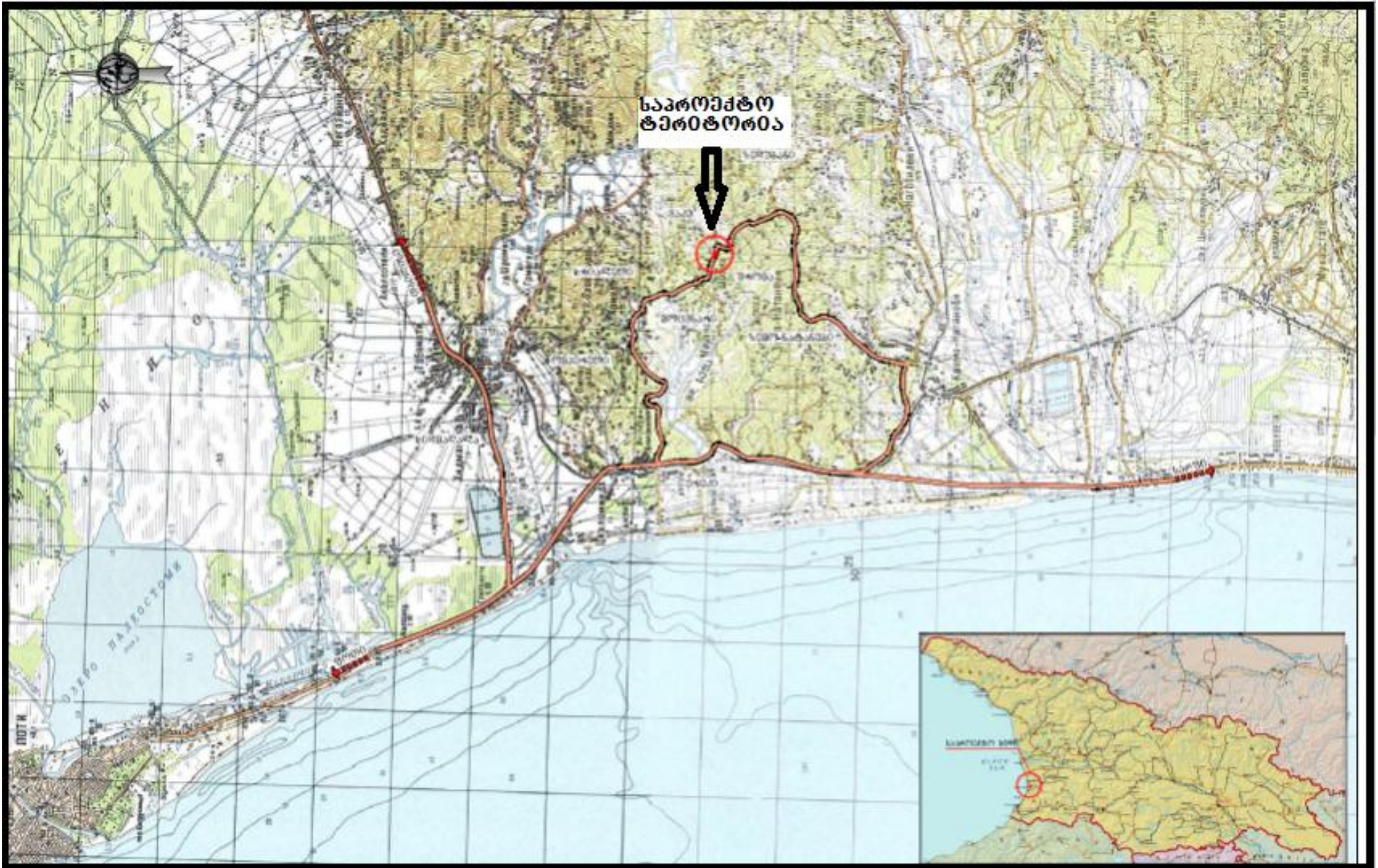
- СНИП 2.05.03-84 - “ხიდები და მილები”;
- СНИП 3.06.04-91 - “ხიდები და მილები”;
- СНИП 3.02.03-81 - “ნიმინჯოვანი საძირკვლები”;
- СНИП 2.05.02-85 - “საავტომობილო გზები”;
- СНИП III 4-80* - “უსაფრთხოების ტექნიკა მშენებლობაში”
- СНИП III 3.01.01-85 - “მშენებლობის ორგანიზაცია”.

ხიდის დაპროექტების დროს გამოყენებული იყო აგრეთვე ВСН და ГОСТ-ები, ტექნიკური ლიტერატურა და წინა წლების საპროექტო მასალები.

2.2 საპროექტო მონაკვეთის მდებარეობა

პროექტი მდებარებს დასავლეთ საქართველოში გურიის რეგიონში. საპროექტო ხიდი მდებარეობს ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზის ნატანები-შრომა-ურეკი მე-10 კმ-ზე. აღნიშნული ადგილობრივი მნიშვნელობის გზა უერთდება ფოთი-სენაკი-სარფი ძირითად მაგისტრალს 58 კილომეტრზე.

მდინარე სეფაზე აშენებულია დროებითი ლითონის “სარმის” ტიპის ხიდი, გაბ. 4.5 მ სიგრძით L=28.0 მ. ხიდი დაყრდნობილია წოლანა ბურჯებზე. გზის რეაბილიტაციიდან გამომდინარე აღნიშნული ხიდი ვერ უზრუნველყოფს ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და საჭიროა ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა.



რუკა 3.1 პროექტის მდებარეობა

2.3 საპროექტო გადაწყვეტილებები

პროექტში მიღებულია ხიდან მისასვლელი გზის საპროექტო პარამეტრები:

- მიწის ვაკის სიგანე - 8.0 მ
- სავალი ნაწილის სიგანე - 6.0 მ
- სავალი ზოლის სიგანე - 3.0 მ
- გვერდულების სიგანე - 1.0 მ

ხიდის მისასვლელის ფარგლებში გათვალისწინებულია ყრილის მოწობა 2480 მ³.

3. პროექტის ბუნებრივი გარემოს აღწერა

კლიმატი

სამშენებლო-კლიმატური დარაიონების მიხედვით საკვლევი რაიონი მიეკუთვნება IIIბ ქვერაიონს, ზომიერად თბილ და ტენიან კლიმატურ ზონას. ნალექების საკმარისი რაოდენობით წლის ყველა სეზონში და ცხელი ზაფხულით. წვიმიან დღეთა რიცხვი საკმაოდ დიდია და წლიურად 200-ს აღემატება. ზაფხულის წვიმა ხანმოკლეა, მოდის უმთავრესად ღამით ან დილის საათებში, თავსება წვიმის სახით. ქარების მიმართულების მიხედვით ზღვისპირა ზოლში რეგულარულად ქრის სანაპირო, დღელამური ქარები-ბრიზები, მათი საშუალო სიჩქარე 4.7-2.6 მ/წმ არ აღემატება.

ნიადაგის სეზონური გამყინვარება არ აღინიშნება.

გეომორფოლოგია

საქართველოს გეომორფოლოგიური დარაიონების მიხედვით საკვლევი ტერიტორია მიეკუთვნება საქართველოს ბელტის დასავლეთი დაძირვის ოლქის, კერძოდ ნეოგენის ნახევრადკლდოვანი და პლასტიკური მოლასური ნალექების რაიონს. საკვლევი ტერიტორია ხასიათდება გორაკ-ბორცვიან რელიეფით და ძლიერ დანაწევრებულია, მრავალრიცხოვანი მცირე ხევებით, რომლებშიც წყლის მოდინება ძირითადად წვიმების დროს აღინიშნება.

შავი ზღვისპირა ზოლში ძირითადად გავრცელებულია ტენიანი სუბტროპიკული ნიადაგები-ეწერი, წითელმიწა, ეწრიანი და ყვითელმიწა ნიადაგები. ასეთი ნიადაგები ხასიათდება გუმისი ფენის მცირე სისქით.

საკვლევი რაიონში ძირითადად გავრცელებულია სუბტროპიკული ზოლისათვის დამახასიათებელი მცენარეული საფარი – ჩაი, ციტრუსები, პალმა, ეკალიპტის ხეები და ლერწამი.

აგრეთვე ხელოვნური გზით გაშენებული იშვიათი ჯიშის სუბტროპიკული მცენარეები.

გეოლოგია და სეისმოლოგია

დანალექი წარმოშობის კლდოვანი ქანები წარმოდგენილია მერგელებით, ქვიშაქვებით და არგილიტებით, რომლებიც ძლიერ გამოფიტული და ხასიათდებიან დაბალი სიმტკიცით. ფერდობებზე გაშიშვლებული კლდოვანი ქანები ხასიათდებიან დაბალი და ძლიერ სუსტი სიმტკიცით.

საავტომობილო გზა კვეთავს მდ. სეფას, რომელზედაც მოწყობილია სარმის (არაგაბარიტული) ტიპის ხიდი.

მდინარის კალაპოტში და მდინარის ძირში გაშიშვლებულია გამოფიტული მერგელები, ქვიშაქვების შრეებით.

მდინარის მარცხენა ნაპირზე ძირითადი ქანები დაფარულია ალუვიური-მდინარეული კენჭნარ-კაჭართი ქვიშის შემავსებლით, სისქით 1-1.5მ. ხოლო მდინარის მარჯვენა ნაპირი თიხნარი გრუნტებითაა დაფარული, რომელთა სისქე 3-3.5მ-ია.

საქართველოს სეისმური დარაიონების მიხედვით, ტერიტორია შედის 7 ბალიან სეისმურ ზონაში.

სახიდე გადასასვლელის უბანზე არ შეინიშნება სახიფათო გეოდინამიკური პროცესები.

ჰიდროლოგია და ჰიდრაულიკა

მდ. სეფა სათავეს იღებს მდინარეთა სუფსას და ნატანების ქვედა დინების დასაწყისში განლაგებული შენაკადების ზონაში სოფ. ზედაუბანთან, ნიშნულებზე ~200 მ (უმაღლესი ნიშნული 224.3 მ) და ერთვის შავ ზღვას დასახლებულ პუნქტთან საქმაგნეთი. აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ გაჭიმული, ძლიერ განვითარებული ჰიდროგრაფიული ქსელის მქონე აუზის ფართობია ~33 კმ², სიგრძე ~ 14.4 კმ, შუა დინებაში სიგანე აღწევს 6 კმ-ს.

განსახილველი სახიდე გადასასვლელით მდ. სეფა იკვეთება ზედა ნაწილის ბოლოში, ნიშნულზე 44მ. ამ ნიშნულს ზევით განლაგებული, ფართო ოვალური ფორმის აუზის ფართობია 10.კმ, სიგრძე 5,1 კმ, საშუალო ქანობი 0,133. დანაწევრებული, ბორცვიანი რელიეფის მქონე აუზის მაქსიმალური სიგანეა 3.2 კმ და, მთლიანი აუზის ნაირად, იგი გამოირჩევა ძლიერ განვითარებული ჰიდროგრაფიული ქსელით.

ნიშანდობლივია, რომ, მდ. სეფას აუზის განსახილველი ნაწილი იმყოფება რაიონში, რომელიც ხასიათდება ძლიერი ჩამონადენის ფორმირებისთვის მაქსიმალურად ხელშემწყობი პარამეტრებით საქართველოში: კლიმატური კოეფიციენტი 9 და ნიადაგის კატეგორია 6 (მძიმე თიხნარები, თიხები). აუზის გატყინება არ აჭარბებს 50 %-ს.

მდ. სეფა მიეკუთვნება შავი ზღვის მდინარეთა ტიპს, თქვენი გენეზისის წყალმოვარდნებით მთელი წლის განმავლობაში. გაზაფხულის წყალდიდობა, რომელიც იწყება მარტის დასაწყისში, ძალიან მოკლეა და არ იწვევს დონეთა მნიშვნელოვან აწევას. ზა-

ფხულის და ზამთრის წყალმცირობა არამდგრადია, ხშირი წვიმური წყალმოვარდნების გამო.

ლანდშაფტები და მცენარეული საფარი

საპროექტო ტერიტორია დაშორებულია დაცული ტერიტორიებიდან და ეკოლოგიური თვალსაზრისით, არ განეკუთვნება სენსიტიურ უბნების რიგს.

ფიზიკურ-გეიგრაფიულად, მდ. სეფას ხეობა კავკასიონის მთიანეთის ოლქის დასავლეთ კავკასიონის ქვეოლქში შედის (უკლება 1981). მცენარეულობის სარტყლიანობის კოლხური ტიპი წარმოდგენილია სამი სარტყლით - ტყის, სუბალპური, ალპური. ტყე თავის-თავად იყოფა სამ ქვესარტყლად ა. შერეული ფართოფოთლოვანი ტყეების ქვესარტყელი; ბ. წიფლნარი ტყეების ქვესარტყელი; გ. მუქწიწვიანი ტყეების ქვესარტყელი.

საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს შერეული ფართოფოთლოვანი ტყეების ქვესარტყელში, იგი მდებარეობს სოფლებ ზემო ნატენების, ქვემო ნატენების, შრომის, ხრიალეთისა და საკვიას შორის, ამიტომ ლანდშაფტი აქ -დეგრადირებულია. ტყე საპროექტო უბნის მიმდებარე ტერიტორიაზეც კი (ზემოქმედების არის გარეთ) არსად არ გვხვდება. მიმდებარე ტერიტორიაზე, მცენარეულ საფარში უხვადაა ინვაზიური სახეობები, როგორც ხეებს შორის, ასევე ბალახეულსა და ბუჩქნარში. მდინარის პირას არაა ჭალის ტყე (მურყანი და ტირიფის უწყვეტი კორომები), იგი ასევე დეგრადირებულია. ე.ი. მცენარეული საფარი არ ქმნის შერეული ფართოფოთლოვანი ტყეებისათვის დამახასიათებელ სტრუქტურებს. ტერიტორია მთლიანად მდებარეობს მეორადი მდელოს და სოფლის ტიპის დასახლები ლანდშაფტში.

უშუალოდ საპროექტო უბანი, სადაც დაგეგმილია ახალი ხიდის მშენებლობა, წარმოადგენს არსებული გზის და დროებითი ლითონის „სარმის ტიპის“ ხიდის განლაგების უბანს და შესაბამისად, პროექტი არ იქონიებს ახალ „ანაბეჭდს“ ლანშაფტზე და არ გამოიწვევს რამდენადმე მნიშვნელოვან ზემოქმედებას მცენარეულ საფარზე. ზემოქმედების ქვეშ ჰყვება მხოლოდ გზისპირა ხელოვნური მწვანე ნარგავის მცირე ნაწილი: ორი ფიჭვი, ერთი ნაძვი და ჭალაში, გაბიონების ძირში წამოზრდილი ხვალოს (*Populus hybrida* - ჭალის ტყის დეგრადირებული ფრაგმენტებისათვის დამახასიათებელი სახეობა) რამდენიმე ახალგაზრდა ნერგი.



ფაუნა

ზოოგეოგრაფიულად სამხრეთ კავკასია შედის პალეარქტიკის ოლქის აღმოსავლეთ ხმელთაშუაზღვის ქვეოლქში. მდ. სეფას ხეობა კი მდებარეობს ამ ქვეოლქის კავკასიურ მხარეში (Верещагин 1959; Гаджиев 1986). ფიზიკურ-გეიგრაფიულად კავკასიონის მთიანეთის ოლქის დასავლეთ კავკასიონის ქვეოლქში შედის (უკლება 1981). მცენარეული საფარი არ ქმნის ნორმალურ პირობებს შერეული ფართოფოთლოვანი ტყეებისათვის

დამახასიათებელი ცხოველებისათვის. საპროექტო ტერიტორია მთლიანად მდებარეობს მეორადი მდელოს ლანდშაფტში და დასახლებებში.

საპროექტო ტერიტორიაზე, მისი განლაგებიდან გამომდინარე, შეიძლება ვნახოთ მხოლოდ სინანთროპული ცხოველები (დასახლებულ პუნქტებში) და ყველაზე პლასტიური სახეობები, რომლებიც ეგუებიან ძლიერ დეგრადირებულ ეკოსისტემებს, თუმცა ისინიც როგორც წესი მცირე რაოდენობით გვხვდება.

უშუალოდ ხიდთან შეიძლება შევხვდეთ შემდეგ სახეობებს:

ძუძუმწოვრები – გრძელკუდა კბილთეთრა (*Crocidura gueldenstaedtii*), ჯგუფი „ულვაშა მლამიობი“ („*Myotis mystacinus*“ group)*, ტყის მლამიობი (*Myotis nattereri*), წყლის მლამიობი (*Myotis daubentonii*), წითური მეღამურა (*Nyctalus noctula*), ჯუჯა დამორი (*Pipistrellus pipistrellus*), ჩვეულებრივი მეგვიანე (*Eptesicus serotinus*), დედოფალა (*Mustela nivalis*), ტყის ძილგუდა (*Dryomys nitedula*), ბუჩქნარის მემინდვრია (*Microtus majori*), კავკასიური ტყის თაგვი (*Sylvaemus fulvipectus*), მცირე ტყის თაგვი (*Sylvaemus uralensis*), სახლის თაგვი (*Mus musculus*), შავი ვირთაგვა (*Rattus rattus*), რუხი ვირთაგვა (*Rattus norvegicus*).

ფრინველები – სოფლის მერცხალი (*Hirundo rustica*), ქალაქის მერცხალი (*Delichon urbica*), ჭინჭრაქა (*Troglodytes troglodytes*), ტყის ჭვინტაკა (*Prunella modularis*), გულწითელა (*Erithacus rubecula*), ჩვეულებრივი ბოლოცეცხლა (*Phoenicurus phoenicurus*), შავი შაშვი (*Turdus merula*), წრიპა (*Turdus philomelos*), ჩხართვი (*Turdus viscivorus*), შავთავა ასპუჭაკა (*Sylvia atricapilla*), რუხი მემატლია (*Muscicapa striata*), ყვავი (*Corvus cornix*), ჭილყვაი (*Corvus frugilegus*), სკვინჩა (*Fringilla coelebs*), ჩიტბატონა (*Carduelis carduelis*), მეკანაფია (*Carduelis cannabina*), მეფეტვია (*Miliaria calandra*), სახლის ბელურა (*Passer domesticus*), მინდვრის ბელურა (*Passer montanus*).

ქვეწარმავლები – ჩვეულებრივი ანკარა (*Natrix natrix*), დიდთავა ანკარა (*Natrix megaloccephala*), წყლის ანკარა (*Natrix tessellata*).

ამფიბიები – კავკასიური გომბემო (*Bufo verrucosissimus*), მწვანე გომბემო (*Bufo viridis*), ტბის ბაყაყი (*Pelophylax ridibundus*).

ჩატარებული კვლევიდან ჩანს, რომ ს. შრომაში მდ. სეფაზე არსებული ხიდის ადგილას არ ბინადრობს საქართველოს წითელი ნუსხით დაცული სახეობები, ამიტომ მათ შეუძლებელია მიაღწეთ რაიმე ზარალი.

4. სოციალური ზემოქმედების ანალიზი

4.1 სოციალური გარემო

ოზურგეთის მუნიციპალიტეტი მდებარეობს დასავლეთ საქართველოს ტერიტორიაზე. ჩრდილოეთ განედის 41056“ და აღმოსავლეთ გრძედის 41059“. მისი ფართობი შეადგენს 693,35 კმ².

ოზურგეთს დასავლეთით ესაზღვრება შავი ზღვა, სამხრეთით აჭარა-გურიის ქედი, მდინარე ჩოლოქი და აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკა. აღმოსავლეთით ჩოხატაურის, ხოლო ჩრდილოეთით ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტი.

შრომა — სოფელი ოზურგეთის მუნიციპალიტეტში, თემის ცენტრი

(შრომა, ვაკე, ზედუბანი, მოცვნარი, ორმეთი, ხრიალეთი).

მდებარეობს მდინარე სუფსის მარცხენა ნაპირზე, ზღვის დონიდან 80 მ. ოზურგეთიდან 36 კმ., ურეკის რკინიგზის სადგურიდან 6 კმ.

სოფლის ძველი სახელწოდებაა მიქელგაბრიელი. საბჭოთა პერიოდში შრომაში მოჰყავდათ ჩაი. შრომის ორჯონიკიძის სახელობის კოლმეურნეობა რაიონში ყველაზე მდიდარი იყო ნატანების შემდეგ

2002 წლის აღწერის მიხედვით სოფელში ცხოვრობდა 715 ადამიანი. 2010 წლის მონაცემებით მოსახლეობის რაოდენობა არის 598 კაცი. მათი 95% ქართველია, აგრეთვე ცხოვრობენ სომხები.

მოსახლეობის 6% ღარიბია. დასაქმებულია შრომისუნარიანი მოსახლეობის 7%

სოფელში არის საჯარო სკოლა.

მოსახლეობის სიმჭიდროვე არათანაბრად არის განაწილებული: ძირითადად დასახლებულია სოფლის დაბლობი ადგილები.

მოსახლეობა ძირითადად დასაქმებულია სოფლის მეურნეობაში. ამჟამად მოსახლეობას ძირითადად მოჰყავს სიმინდი და ციტრუსები. ადრე წლებში ძირითად წამყვან კულტურად ჩაი ითვლებოდა, დღეს მისი წარმოება თითქმის აღარ ხდება. ნაკლებად განვითარებულია მესაქონლეობა.

საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს, რომელიც არსებული გზის და ხიდის უბანს მოიცავს, არ არის განლაგებული რაიმე ცნობილი მიწისზედა ძველი ან არქეოლოგიური ინტერესის უბანი. მიუხედავად ამისა, მშენებლობისას განხორციელდება არქეოლოგიური ზედამხედველობა.

4.2 პროექტის სოციალური ზემოქმედება

სოფ. შრომაში მდ. სევაზე არსებული ხიდი ვერ უზრუნველყოფს უსაფრთხოების და ტექნიკური ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და საჭიროა ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა. განახლებული გზა და ახალი ხიდი უზრუნველყოფს მოსახლეობის უსაფრთხო და ეფექტურ სატრანსპორტო გადაადგილებას სოფ. შრომასა და ნატანებს შორის და ცენტრალურ სატრანსპორტო მაგისტრალებამდე.

გაუმჯობესებული გზები უზრუნველყოფს ადგილობრივი მოსახლეობის უკეთ ინტეგრაციას ქვეყნის მთელ სოციალურ-ეკონომიკურ სისტემაში და ბაზრების, მარაგებისა და მომსახურების უკეთეს მისაწვდომობას. ეს მოიცავს სამედიცინო მომსახურების დროულად აღმოჩენის გაუმჯობესებულ შესაძლებლობებსაც.

მშენებლობასთან დაკავშირებული სოციალური ზემოქმედებები

მოკლევადიან პერსპექტივაში პროექტს ექნება გარკვეული სარგებელი ადგილობრივი მოსახლეობისათვის, ვინაიდან იგი შექმნის დასაქმების პერსპექტივას (ადგილობრივი მოსახლეობისათვის შეიქმნება დაახლოებით 20 ახალი სამუშაო ადგილი).

პროექტი არ არის დაკავშირებული კერძო საკუთრებაში არსებული მიწის დროებით ან მუდმივად დაკავების და სარგებლობის აუცილებლობასთან. პროექტი არ იქონიებს გავლენას კერძო მიწის მეპატრონეებზე, მათ ქონებაზე, კერძო ბიზნესზე, სასოფლო-სამეურნეო საქმიანობაზე ან შემოსავლის რაიმე სხვა წყაროზე.

ზემოქმედება: მშენებლობით შეწუხებასთან (მტვერი, ემისიები, ხმაური) გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება არის დროებითი, უმნიშვნელო და მართვადი კარგი სამშენებლო პრაქტიკების გამოყენებით.

შერბილების ზომა: მტვერის კონტროლი წყლით მორწყვის სშუალებით. სულ მცირე 2 ცისტერნის გამოყენება; ხმაურის კონტროლი, საყუჩების დამონტაჟება აღჭურვილობაზე, მუშაობა დღის საათებში.

ზემოქმედება: დაავადებათა ვექტორების შექმნა, მაგ. კოლოების დროებითი გამრავლების ჰაბიტატების შექმნა დამდგარი წყლის გუბეებით, დამდგარი წყლის ობიექტებით ღია კარიერებსა და კარიერებში და სხვ. რაც ხელსაყრელ პირობებს შექმნის კოლოების გამრავლებისა და დაავადებათა სხვა ვექტორებისათვის.

შერბილების ზომა: საჭიროა გუბეების ამოშრობა. ყველა ხელოვნური გუბე უნდა მოისპოს გაზაფხულის დადგომამდე. უნდა განხორციელდეს რელიეფისა და ლანდშაფტის აღდგენა.

ზემოქმედება: მეორადი ბიოლოგიური დაბინძურება (მაგ. ჯილეხი) გამოწვეული ნიადაგური ინფექციის არსებულ კერებთან ახლოს მიწის სამუშაოების განხორციელებით (მაგ. ჯილეხის არარეგისტრირებული სამარხები).

შერბილების ზომა: მიწის გაწმენდისა და გათხრის სამუშაოების დროს მუდმივი მონიტორინგი. სამშენებლო საქმიანობის შეწყვეტა და შეჩერება სამარხის აღმოჩენის შემთხვევაში. ვეტერინარული დეპარტამენტის ადგილობრივი სამსახურის შეტყობინება და სამუშაოების განახლებამდე ვეტერინარული გაუვნებელოვის უზრუნველყოფა.

ზემოქმედება: საავტომობილო მოძრაობის საშიში პირობები, სადაც ხდება მშენებლობასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო ნაკადების ზედდება არსებულ ტრადიციულ სატრანსპორტო ნაკადებთან

შერბილების ზომა: პროექტში სათანადო პრევენციის ზომების და უსაფრთხოების ნიშნების გათვალისწინება გზებზე, მათ შორის - განათება, მძღოლების ინსტრუქტაჟი.

5. ალტერნატივების ანალიზი

მსოფლიო ბანკის ფინანსური და ტექნიკური მხარდაჭერით საქართველოს რეგიონალური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ანხორციელებს რიგი ადგილობრივი გზების რეაბილიტაციის პროცესს. აღნიშნული პროექტის მიზანია: (ა) გააუმჯობესოს კავშირი ადგილობრივ დონეზე და შეამციროს სატრანსპორტო ხარჯები; (ბ) გაზარდოს ადგილობრივი პროდუქციის კონკურენტუნარიანობა (გ) შეამციროს ადგილობრივი სამშენებლო ინდუსტრიის ზარალი და (დ) შეამციროს მცირე ბიზნესის ხარჯები.

აღნიშნული პროექტის ფარგლებში მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსდა ნატანები-შრომა-ურეკის ადგილობრივი მნიშვნელობის გზის რეაბილიტაციის პროექტი. პროექტი მდებარეობს დასავლეთ საქართველოში გურიის რეგიონში. გზა გადის ძირითადად მთაგორიან დასახლებულ პუნქტებში.

გზის მთელ რიგ მონაკვეთებზე კიუვეტები შევსებულია გრუნტით, რის გამოც წყალი მოედინება მიწის ვაკისზე და იწვევს გვერდულებისა და ფერდობების ჩარეცხვას. ცალკეულ ადგილებში ხრეშიანი საფარი გარეცხილია. თიხნარი გრუნტების ზედაპირული და ჩამონადენი წყლებით გაჯერების შედეგად აღინიშნება დეფორმაციები, ჯდენები და რამდენიმე ადგილას ფერდობის ჩაცურება. ასეთ მონაკვეთზე საჭიროა ჩაწყვეტილი ვაკისის აღდგენა. ცალკეულ ადგილებში საჭიროა მიწის ვაკისის გაგანიერება საყრდენი კედლების მოწყობის საშუალებით.

საპროექტო ხიდი განთავსებულია ზემოდაღნიშნული გზის 10 კმ-ზე. მდინარე სეფაზე აღნიშნულ ტერიტორიაზე დროებით აშენებულია ლითონის “სარმის” ტიპის ხიდი, გაბ. 4.5მ სიგრძით =28.0 მ. ხიდი დაყრდნობილია წოლანა ბურჯებზე. გზის რეაბილიტაციიდან გამომდინარე აღნიშნული ხიდი ვეღარ უზრუნველყოფს ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და საჭიროა ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე ხიდის ადგილმდებარეობის ალტერნატივები არ განხილულა. ანხილული და თავიდანვე უარყოფილი იქნა

პროექტის “არ განხორციელების” (ნულოვანი ვარიანტი), რადგანაც ხიდის არ აშენების შემთხვევაში მთლიანად გზის რეაბილიტაციის პროექტის განხორციელება ზრს კარგავდა.

6. მოსალოდნელი ბარემოსდაცვითი ზემოქმედებები

ქვემოთ აღწერილია მოსალოდნელი ადგილობრივი და პროექტ-სპეციფიკური ზემოქმედებები, რომლებიც დაკავშირებულია ოზურგეთის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე მდინარე სეფაზე ხიდის დაპროექტების, მშენებლობისა და ექსპლოატაციის ფაზებთან.

გარემოსდაცვითი ზემოქმედებები – დაპროექტება და წინასამშენებლო ფაზა

| № | დაპროექტებასთან დაკავშირებული ზემოქმედებები | სიმწვავე | შენიშვნა |
|---|--|----------|--|
| 1 | ღია კარიერების, ნარჩენების განთავსების, ასფალტის შერევის უბნების, სამშენებლო ბანაკების, საწვავგასამართი და დასაწყობების ადგილების, აღჭურვილობის ეზოების მდებარეობის ალტერნატივები. | საშუალო | მტვერი/ჰაერის დაბინძურება, წყლის დაბინძურება, ლანდშაფტის დეგრადაციის ზემოქმედება დამოკიდებულია ადგილის სწორ შერჩევაზე დეტალური დაპროექტების სტადიაზე ან მობილიზაციის სტადიაზე (დაგეგმვა ხორციელდება სამშენებლო კონტრაქტორის მიერ). |
| 2 | ნიადაგის ეროზია – დროებითი და მუდმივი სადრენაჟე სისტემების, შემაკავებელი კედლების, ბერმებისა და ყრილების დაპროექტება, ანტიეროზიული საინჟინრო ღონისძიებების დაგეგმვა და პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის გეგმა. | საშუალო | სათანადო დაპროექტება მნიშვნელოვანია ეროზიისა და მეორადი ზემოქმედებების შესამცირებლად: ლანდშაფტის დეგრადაცია და წყლის ობიექტებში დანალექის გაზრდა, ტრასის მოპირკეთების ნელი დაშლა. |
| 3 | პროექტირების საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობა. | საშუალო | უსაფრთხოება; ექსპლოატაციისა და მოვლა/შეკეთების ეფექტურობა. |
| 4 | ხმაური და მოძრაობის ემისიებით გამოწვეული | საშუალო | მოძრაობასთან დაკავშირებული ემისიები და ხმაური საგრძნობია |

| | |
|-----------|--|
| შეწესება. | მხოლოდ მჭიდროდ დასახლებულ უბნებზე, სადაც საცხოვრებელი სახლები მდებარეობს სამშენებლო უბანთან ან მასალების ტრანსპორტირების მარშრუტთან ახლოს. |
|-----------|--|

გარემოსდაცვითი ზემოქმედებები – მშენებლობის ფაზა

| № | მშენებლობის ფაზა. პოტენციური ზემოქმედებები რეაბილიტაციის სამუშაოების დროს | სიმწვავე | შენიშვნა |
|---|---|----------|---|
| 1 | ბუნებრივი ლანდშაფტის განადგურება (რელიეფი, ნიადაგი, მცენარეულობა, ეკოსისტემები, ჰაბიტატები და ველური ბუნება) ხიდის და მისასვლელი გზის გასხვისების დერეფნის ფარგლებში. | მცირე | პროექტის თანხმად დაგეგმილია მისასვლელი გზის რეაბილიტაციის ერთიანი პროექტის ფარგლებში - არსებული ხიდის ადგილზე ახალის მშენებლობა. შესაბამისად, გასხვისების დერეფანის უკვე მოქცეულია ურბანული ზემოქმედების ქვეშა. |
| 2 | ბუნებრივი ლანდშაფტის განადგურება (რელიეფი, ნიადაგი, მცენარეულობა, ეკოსისტემები, ჰაბიტატები და ველური ბუნება) მისასვლელ გზებზე, ღია კარიერის ტერიტორიაზე, ნაგავსაყრელებზე, სამშენებლო ბანაკებსა და აღჭურვილობის ეზოებში. | საშუალო | პროექტის ზემოქმედება მინიმალურია, ვინაიდან პროექტის მიერ განხორციელდება ლიცენზირებული კონტრაქტორების გამოყენება, რომლებიც უკვე ამუშავებენ არსებულ კარიერებს. ნაგავსაყრელები, სამშენებლო ბანაკები და აღჭურვილობის ეზოები საბოლოოდ იქნება დადგენილი წინასამშენებლო სტადიაზე სამშენებლო კონტრაქტორის მიერ. გზაში მხოლოდ შემოთავაზებულია, მცირე ბანაკის პოტენციური ადგილმდებარეობა საკუთრივ სახიდე გადასასვლელის მისადგომებთან. ბანაკი მოიცავს |

| | | | |
|---|--|-------------------|---|
| | | | მხოლოდ ტექნიკის გასაჩერებელ უბანს და ერთ-ორ ტრაილერს – ოფისისათვის და ყარაულის გასაჩერებლად. |
| 3 | მეწვერები, ღვარცოფები და სხვა პროცესები გზის ჭრილზე, რასაც გამოიწვევს სამშენებლო საქმიანობა | უმნიშვნელო | მეწვერები და ღვარცოფები საპროექტო უბანზე არ არის აქტუალური. |
| 4 | გზის ახალი ჭრილებით, შევსებითა და ბუნებრივი დრენაჟის დროებითი გაჭედვით გამოწვეული ეროზია. გზის ვაკის ქვემოთ მიწის ეროზია, რასაც გამოიწვევს დახურული ან ღია სადრენაჟე არხები და კონცენტრირებული ნაკადები | მცირე | მდინარის ნაპირების ლატერალური ეროზია არ არის გამოხატული. ძოგადი და ადგილობრივი გარეცხვის მაჩვენებლები გათვალისწინებულია პროექტში. |
| 5 | საშუალო შეწონილი ნალექის ზრდა ეროზიის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ სამშენებლო უბნებზე, გზის ახალ ჭრილებზე, შევსების ადგილებსა და ნაგავსაყრელებზე. წყლის ხარისხის გაურესება და გაზრდილი ნალექი | მცირე | მშენებლობასთან დაკავშირებული სედიმენტაციის უმნიშვნელო ზრდა არის გასათვალისწინებელი. |
| 6 | მშენებლობის ზემოქმედება მდინარეებისა და ნაკადულების წყლის ეკოსისტემებზე | მცირე საშუალო მდე | მდინარე სეფა |
| 7 | ნიადაგისა და წყლის დაბინძურება მშენებლობის დროს ნავთობით, საპოხი მასალებით, საწვავითა და საღებავით გასხვისების დერეფანში, მისასვლელ გზებზე, სამშენებლო ბანაკებსა და ადჭურვილობის ეზოებში, ასფალტის შერევის ადგილებში | მცირე | ზედაპირული წყლის ობიექტი: მდინარე სეფა ნიადაგის დაბინძურება: სამშენებლო უბანზე; ბანაკი, (ადჭურვილობის ეზო) და ასფალტის შერევის ადგილები |
| 8 | ცუდი სანიტარული პირობები და მყარი ნარჩენების დაყრა ბანაკებსა და | საშუალო | მუშები არ იცხოვრებენ ბანაკებში. ისინი იცხოვრებენ ახლომდებარე |

| | | | |
|----|---|---------|---|
| | სამუშაო ადგილებზე (კანალიზაცია, სანიტარული ინფრასტრუქტურა, ნარჩენების მართვა) | | სოფლებში. ადგილები განისაზღვრება წინასამშენებლო სტადიაზე სამშენებლო კონტრაქტორის მიერ. გზში მხოლოდ შემოთავაზებულია, მცირე ბანაკის პოტენციური ადგილმდებარეობა საკუთრივ სახიდე გადასასვლელის მისადგომებთან. |
| 9 | სამშენებლო ნარჩენები დერეფანში და გზისპირა ნაგავი. ნარჩენები – ძველი მოპირკეთების აყრა. ბეტონისა და მეტალის კონსტრუქციები. გზისპირა ნაგავი. | საშუალო | ნაყარი წარმოქმნილი ძირითადად სამშენებლო უბანზე. სამშენებლო ბანაკებში. არსებული ხიდის დემონტაჟის პროცესში. სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირების მარშრუტზე. |
| 10 | ჰაერის დაბინძურება ტრანსპორტის მოძრაობისგან მშენებლობის დროს დასახლებულ ტერიტორიაზე, რომელსაც კვეთს გზა, განსაკუთრებით საქალაქო ტერიტორია ან მჭიდროდ დასახლებული სოფლები. ადგილობრივი მტვერი. | საშუალო | ეს უფრო რელევანტურია იმ სამშენებლო უბნისათვის, რომელიც ემიჯნება საცხოვრებელ სახლებს, ასევე სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირების მარშრუტზე. უშუალოდ სახიდე გადასასვლელის უბანზე საცხოვრებელი სახლები არ გხვდება, შესაბამისად – ზემოქმედებას ადგილი ექნება მასალების ტრანსპორტირების ტრასის გასწვრივ. |
| 11 | ასფალტის ქარხნებით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურება. | საშუალო | მომწოდებლის ობიექტის განლაგების ადგილი. |
| 12 | ხმაური ტრანსპორტის მოძრაობისგან მშენებლობის დროს დასახლებულ | საშუალო | ეს უფრო რელევანტურია საპროექტო ხიდის სამშენებლო |

| | | | |
|----|--|---------|---|
| | ტერიტორიაზე, რომელსაც კვეთს გზა, განსაკუთრებით საქალაქო ტერიტორია ან მჭიდროდ დასახლებული სოფლები. ადგილობრივი ხმაური. | | უბნისათვის, რომელიც ემიჯნება საცხოვრებელ სახლებს, ასევე სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირების მარშრუტზე. |
| 13 | ჯანმრთელობისათვის საფრთხის შექმნა ხმაურით, ემისიებით ჰაერში, მტვრით, რომელსაც წარმოქმნის ტრანსპორტი სამშენებლო სამუშაოების შედეგად და შემდეგ გადააქვს ქარს. | საშუალო | ეს უფრო რელევანტურია საპროექტო ხიდის სამშენებლო უბნისათვის, რომელიც ემიჯნება საცხოვრებელ სახლებს, ასევე სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირების მარშრუტზე. |
| 14 | ზემოქმედება არქეოლოგიურ უბნებზე | მცირე | სამშენებლო უბანი |
| 15 | მოდრობისათვის საშიში პირობები იმ ადგილებზე, სადაც მშენებლობა იკვეთება არსებულ გზებთან | მცირე | ხიდის მშენებლობის ეტაპზე განხორციელდება უკვე არსებული ხიდის გამოყენება |
| 16 | ზემოქმედებები არსებულ ინფრასტრუქტურაზე | მცირე | ინფრასტრუქტურული ელემენტების გადაადგილება ხიდის მშენებლობის ეტაპზე არ არის გათვალისწინებული. |
| 17 | ავარიების რისკი, რაც უკავშირდება მოძრაობასა და ტრანსპორტს და შეიძლება გამოიწვიოს შხამიანი ნივთიერების დაღვრა, ასაფეთქებლის აქტივაცია, სხეულის დაზიანებები ან სიცოცხლის მოსპობა | მცირე | ძირითად ხიდთან მისასვლელი გზის ტერიტორიაზე. |

გარემოსდაცვითი ზემოქმედებები – ექსპლოატაციის ფაზა

| № | (ახალი საავტომობილო გზის და | სიმწვავე | უბნები |
|---|-----------------------------|----------|--------|
|---|-----------------------------|----------|--------|

| | ხიდის ფიზიკურ არსებობასა და მის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებული ზემოქმედება) | | |
|----|--|------------------------|---|
| 20 | ბუნებრივი ლანდშაფტის (რელიეფი, ნიადაგის საფარის, მცენარეების, საარსებო გარემოსა და ცოცხალი ბუნების) გრძელვადიანი დეგრადაცია, ლანდშაფტის დამახინჯება მაგისტრალის გასხვისების ზოლში | უმნიშვნელო | ხიდის მშენებლობის უბანი |
| 23 | <p>ეროზიული პროცესების გაძლიერება ავტომაგისტრალის დერეფანში საპროექტო უბნის მიმდებარე ტერიტორიაზე: ეროზიული პროცესები სტიმულირებული გზის მშენებლობის შედეგად რელიეფის ცვლილებით ან ეროზიის გამომწვევი სხვა ფაქტორებით.</p> <p>ეროზია გზის ვაკისის ქვეშ ღია ან დახურული სადრენაჟო არსებიდან წყლის კონცენტრირებული ნაკადების მიმართვის გამო</p> <p>ბუნებრივი სადრენაჟო გზების დროებითი ამოვსება ნატანით.</p> | მცირე ლოკალური; | ხიდის მშენებლობის უბანი და მისასვლელი გზები. |
| 25 | მდ. სეფას ჰიდროლოგიური რეჟიმის შეცვლა, ახალი ხიდის მოწყობის გამო. ამ ცვლილების ზეგავლენა მიმდებარე ტერიტორიებსა და ინფრასტრუქტურაზე, სახნავ მიწებსა ად ეკოსისტემებზე. | მცირე | ხიდის მშენებლობისაგან დამოუკიდებლად მიმდებარე ტერიტორიაზე სასურველია ნაპირსამაგრი სამუშაოები; |
| 26 | ზედაპირული და მიწისქვეშა დრენაჟის რეჟიმის ცვლილება (მიწის სამუშაოების, ღრმა თხრილების გათხრის და რელიეფის ცვლილების გამო) | მცირე | ხიდის მშენებლობის უბანი |
| 27 | შეწონილი ნატანის მოცულობის ზრდა წყაროებში, დელეებში და მდინარეში გზის მშენებლობით სტიმულირებული ეროზიის ზემოქმედების გამო. წყლის ხარისხის გაუარესება და ნატანის | უმნიშვნელო | ხიდის მშენებლობის უბანი და ხიდის ქვემოთ, დინების მიმართულებით |

| | | | |
|----|---|--|---|
| | მოცულობის ზრდა. | | |
| 28 | ნიადაგისა და წყლის დაბინძურება ზეთით, საპონი მასალებით, საწვავითა და საღებავებით გზის გასწვრივ (ავტოტრანსპორტის მოძრაობის ინტენსიფიკაციის შედეგად) | უმნიშვნელო; | ხიდის მშენებლობის უბანი |
| 31 | ტრანსპორტის მოძრაობის ინტენსიფიკაციის შედეგად ჰაერის დაბინძურების ზრდა (მტვერი, მავნე ნივთიერებათა ემისიები) | უმნიშვნელო | ეს უფრო რელევანტურია სამშენებლო უბნისათვის, რომელიც ემიჯნება საცხოვრებელ სახლებს. |
| 32 | ტრანსპორტის მოძრაობის ინტენსიფიკაციასთან დაკავშირებული მანქანების ხმაურის ზრდა (განსაკუთრებით, დასახლებულ ადგილებში, რომელსაც კვეთს მჭიდროდ დასახლებული სოფლების ზონაში). | უმნიშვნელო | ეს უფრო რელევანტურია სამშენებლო უბნისათვის, რომელიც ემიჯნება საცხოვრებელ სახლებს. |
| 33 | ავტომაგისტრალის გასწვრივ გაზრდილი გზისპირა ნაგვის რაოდენობა | უმნიშვნელო | ეს უფრო რელევანტურია სამშენებლო უბანზე და ბანაკებთან. |
| 36 | საშიშროება მოსახლეობის ჯანმრთელობისათვის დაკავშირებული ტრანსპორტის მოძრაობის ინტენსიფიკაციის შედეგად ჰაერის დაბინძურებასა (ემისიები, მტვერი) და ხმაურთან. | უმნიშვნელო | ეს უფრო რელევანტურია სამშენებლო უბნისათვის, რომელიც ემიჯნება საცხოვრებელ სახლებს. |
| 37 | კერძო მიწის, საკუთრების არანებაყოფლობითი განთვისება | არ არის მოსალოდნელი | მოსახლეობის ფიზიკური ადგილმონაცვლეობა ან მიწასთან დაკავშირებული ქონების დაკარგვა არ არის გათვალისწინებული |
| # | ექსპლუატაციის ფაზის საგანგებო სიტუაციათა ზემოქმედება | ღიახ/არა სიმწვავე | |
| 42 | მანქანებთან და სხვა სახის ტრანსპორტთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევების რისკი, | ღიახ უნიშვნელო | უბედური შემთხვევების რისკი მცირედად მატულობს გამომდინარე იქიდან, რომ ხიდის |

| | | |
|---|--|--|
| რომლებმაც შეიძლება გამოიწვიოს ტოქსიკური ნივთიერებების დაღვრა. | | და მისასვლელი გზის ხარისხის გაზრდასთან ერთად მოიმატებს ავტომობილების გადაადგილების სიჩქარეც. |
|---|--|--|

7. უმაჯობილი დონისკიბეები და გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა

სამშენებლო კონტრაქტორის ვალდებულება, დაიცვას გარემოსდაცვითი მართვის მოთხოვნები, რომლებიც აღწერილია გზშ-ში, უნდა შეტანილ იქნეს კონტრაქტის პირობებში (მაგ. გზშ ან მხოლოდ გზგ შეიძლება დაერთოს ხელშეკრულებას და გახდეს მისი განუყოფელი ნაწილი).

სამშენებლო კონტრაქტორი ვალდებულია, გამოყოს გარემოსდაცვითი სპეციალისტი გარემოსდაცვითი საკითხების სამართავად და კონტრაქტორის განხორციელების გეგმის შესამუშავებლად (წინამდებარე გზგ საფუძველზე) საქმიანობის უფრო დეტალური აღწერით (გრაფიკი, ჩართული პერსონალი, აუცილებელი რესურსები და სხვ.).

ინერტული ნარჩენებისა და ქვების განთავსების გეგმა (ან პროექტი) და საკომპენსაციო ხეების დარგვის პროექტი (თუკი გამოსაყენებელია ან მოთხოვნილი გარემოს დაცვის სამინისტროს მიერ) უნდა შემუშავდეს სამშენებლო კონტრაქტორის მიერ, ხოლო შესაბამისი ხარჯები აისახოს მშენებლობის ზოგად ბიუჯეტში. ინერტული ნარჩენებისა და ქვის განთავსების გეგმა და განთავსების ადგილები უნდა შეთანხმდეს გარემოს დაცვის სამინისტროსთან. ინერტული ნარჩენებისა და ქვის განთავსების გეგმა, ასევე საკომპენსაციო ხეების დარგვის გეგმა უნდა შეყვანილი იქნეს საბოლოო გზგ-ში (კონტრაქტორის განხორციელების გეგმა). გეგმის საბოლოო ვერსია უნდა შეთანხმდეს საგზაო დეპარტამენტთან.

გამოყენებული უნდა იქნეს მხოლოდ კანონიერად რეგისტრირებული მიმწოდებლები სათანადო ნებართვებითა და ლიცენზიებით. ეს ეხება კარიერების ოპერატორებს, ასფალტის მიმწოდებლებს. ნებართვასა და ლიცენზიის პირობებთან შესაბამისობის გადამოწმება წარმოადგენს ერთადერთ საშუალებას, რომელიც ექნება პროექტს და რომლითაც შესაძლებელია მიმწოდებლის საქმიანობასთან დაკავშირებული ზემოქმედებების შერბილება. თუკი სამშენებლო კომპანია გადაწყვეტს საკუთარი კარიერების გამოყენებას, საჭიროა შესაბამისი ლიცენზიის მიღება გარემოს დაცვის სამინისტროსგან. სამშენებლო კონტრაქტორმა შეიძლება მიიღოს გადაწყვეტილება, თვითონ დაამონტაჟოს ასფალტის შემრევი ქარხანა პროექტისათვის აუცილებელი ასფალტის საწარმოებლად. ამ შემთხვევაში აუცილებელია ცალკე გზშ და გარემოსდაცვითი ზემოქმედების ნებართვის მიღება.

გზგ განხორციელების ინსტიტუციური ჩარჩო

სამშენებლო კონტრაქტორი ვალდებულია გზგ-ს შესრულებასა და მშენებლობის კარგი პრაქტიკის განხორციელებაზე. ამ ვალდებულებების შესასრულებლად კონტრაქტორს

უნდა ჰყავდეს სულ მცირე ერთი გარემოსდაცვითი სპეციალისტი, რომელსაც სრულად ესმის გმგ რეკომენდაციები და შემოთავაზებულ შერბილების ღონისძიებების პროფესიულად ჩააქსოვს კონსტრაქტორის ყოველდღიურ საქმიანობაში.

საგზაო დეპარტამენტი მიერ დანიშნული სამუშაოების ტექნიკური ზედამხედველი პასუხისმგებელია საპროექტო ტერიტორიაზე ველში მუშაობასა და სამუშაოების ადგილზე ზედამხედველობაზე, ასევე საინჟინრო პროექტთან შესაბამისობის უზრუნველყოფაზე, სამუშაოების ხარისხიანად შესრულებაზე. იგი ასევე უფლებამოსილია კონტრაქტორის მიერ გმგ-ს აღსრულების მიდევნებაზე, შემოთავაზებული ღონისძიებებიდან ნებისმიერ გადახვევის აღმოჩენაზე, ასევე გაუთვალისწინებელი გარემოსდაცვითი საკითხების იდენტიფიცირებაზე სამუშაოების განხორციელების ნებისმიერ ეტაპზე.

საგზაო დეპარტამენტი უზრუნველყოფს სამუშაოების ზოგად შესაბამისობას გარემოსდაცვით თვალსაზრისით ტექნიკური ზედამხედველისა და კონტრაქტორის ხარისხიანი მუშაობის ხარჯზე.

გმგ შესრულების ანგარიშგება

კონტრაქტორი გარემოსდაცვითი სპეციალისტის მეშვეობით ყოველთვიურად მოამზადებს გმგ შესრულების ანგარიშებს. ეს ანგარიშები უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას იმ საქმიანობის ძირითადი ტიპების შესახებ, რაც განხორციელდა საანგარიშგებო პერიოდის მანძილზე, ნებისმიერი გაწმენდის/ნებართვების/ლიცენზიების შესახებ, რაც საჭირო გახდა ამ საქმიანობის განსახორციელებლად, გამოყენებული შერბილების ზომების შესახებ, აგრეთვე მიმწოდებლებთან, ადგილობრივ ხელისუფლებასთან, ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული საზოგადოებებთან ურთიერთობაში წარმოშობილი გარემოსდაცვითი საკითხების შესახებ და სხვ. კონტრაქტორის ყოველთვიური ანგარიშები უნდა წარედგინოს ტექნიკურ ზედამხედველსა და საგზაო დეპარტამენტს.

ტექნიკური ზედამხედველი ამზადებს ყოველთვიურ ანგარიშებს გმგ განხორციელებისა და კონტრაქტორის მიერ გარემოსდაცვითი მოთხოვნების შესრულებაზე. ეს ანგარიშები უნდა ეფუძნებოდეს კონტრაქტორის ანგარიშებსა და მათი შინაარსის ანალიზს. ტექნიკური ზედამხედველი აფასებს, რამდენად ზუსტია კონტრაქტორის ანგარიშებში წარმოდგენილი ფაქტობრივი ინფორმაცია, შეავსებს იქ არსებულ ხარვეზებს და შეაფასებს კონტრაქტორის მიერ გამოყენებული შერბილების ღონისძიებების ადეკვატურობას. ტექნიკური ზედამხედველი ხაზს უსვამს გმგ-სთან ნებისმიერი შეუსაბამობას, წამოწევს კონტრაქტორის მიერ ადრულ ან ზედამხედველის მიერ გამოვლენილ მწვავე საკითხებს და შეიმუშავებს წინადადებებს გამასწორებელი ქმედებების შესახებ.

საგზაო დეპარტამენტი უზრუნველყოფს, რომ კონტრაქტორისა და ტექნიკური ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები გმგ განხორციელების შესახებ და კონტრაქტორის გარემოსდაცვითი საქმიანობის შესახებ დროულად მიეწოდება გარემოსდაცვით სპეციალისტებს დეპარტამენტის შიგნით.

გზგ დარღვევის გამოსწორება

საგზაო დეპარტამენტი, როგორც სამშენებლო სამუშაოების კლიენტი, პასუხისმგებელი იქნება კონტრაქტორის მიერ ხელშეკრულების პირობების დაცვაზე, რაც მოიცავს გზგ შესრულებას. უმნიშვნელო დარღვევისათვის, რაც იწვევს დროებით, მაგრამ შექცევად ზიანს, კონტრაქტორს მიეცემა 48 სთ პრობლემის გამოსწორებისა და გარემოს აღდგენისათვის. თუკი აღდგენითი სამუშაოები დამაკმაყოფილებელია ამ პერიოდის გასვლის შემდეგ, სხვა ზომები არ მიიღება. თუკი ვითარების გამოსწორება ვერ ხერხდება ამ ვადაში, საგზაო დეპარტამენტი დაიქირავებს სხვა კონტრაქტორს აღდგენითი სამუშაოების საწარმოებლად, ხოლო ამ სამუშაოების ღირებულებას გამოაკლებს დამრღვევი კონტრაქტორის შემდგომი გადახდიდან. მნიშვნელოვანი დარღვევისათვის, რაც გამოიწვევს გრძელვადიანი ან შეუქცევად ზიანს, გათვალისწინებულია ფინანსური ჯარიმა ხელშეკრულების ფასის 1 % ოდენობით აღდგენითი სამუშაოების ღირებულების გარდა.

საგზაო დეპარტამენტის ინსტიტუციური შესაძლებლობები

საგზაო დეპარტამენტის შიგნით, ტექნიკური პოლიტიკის დეპარტამენტში არსებობს გარემოსდაცვითი განყოფილება. ამჟამად, განყოფილების ხელმძღვანელის გარდა, აქ მუშაობს ორი გარემოსდაცვითი სპეციალისტი, რომელმაც გაიარა პროფესიული ტრენინგი სამუშაო ადგილას მსოფლიო ბანკის ტექნიკური დახმარების ფარგლებში საგზაო დეპარტამენტში. საგზაო დეპარტამენტის ამჟამინდელი გარემოსდაცვითი შესაძლებლობები საჭიროებს გაძლიარებას, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს სრული გარემოსდაცვითი შესაბამისობა პროექტის ფარგლებში. მიუხედავად იმისა, რომ სამუშაოების ხარისხის ყოველდღიური კონტროლი გადაბარებული იქნება სამუშაოების საინჟინრო ზედამხედველზე, საგზაო დეპარტამენტს უნდა ჰყავდეს შესაბამისი კადრები, რომ ზედამხედველობა გაუწიოს ტექნიკური ზედამხედველის მუშაობას და შეიმუშავოს გადაწყვეტილებები იმ საკითხების გადასაწყვეტად, რომლებიც ზედამხედველმა შეიძლება აღძრას საგზაო დეპარტამენტის წინაშე.

განხორციელების ღირებულება

გარემოსდაცვითი საქმიანობის ღირებულება, რაც უკავშირდება სამშენებლო საქმიანობას, შეყვანილი უნდა იყოს მშენებლობის კონტრაქტში.

ნაყარის განთავსებასთან დაკავსირებული ხარჯები არ არის დიდი, ვინაიდან ჭრილში მიღებული ნაყარის დიდი ნაწილი გამოყენებულ იქნება ყრილების შესავსებად, ხოლო დანარჩენი ნაწილი გამოყენებულ იქნება მიმდებარე ტერიტორიაზე დაჭაობებული უბნების დასასრობად და ამოსავსებად.

დეტალური პროექტირების ეტაპზე შესაძლებელია საჭირო გახდება არქეოლოგიური კვლევების ჩატარება. ამ კვლევებისათვის საჭირო ხარჯები გათვალისწინებული უნდა იყოს ბიუჯეტში.

ზოგიერთი მცირე ხარჯი მოსალოდნელია გზშ და გმგ საჯარო კონსულტაციებთან დაკავშირებით. მათ დაფარავს საგზაო დეპარტამენტი.

ძირითადი ხარჯები უკავშირდება გარემოსდაცვითი და ჯანდაცვის სპეციალისტების დაქირავებას და წარმოადგენს დაახლოებით 60 000 ლარს ყოველწლიურად.

გარემოსდაცვითი მართვის მატრიცა

მშენებლობის ფაზაზე განსახორციელებელი შერბილების ზომები

ცხრილი

| ზემოქმედებები | უბნები | შერბილების ზომები/ღირებულებები | პერიოდი | პასუხისმგებლობა განხორციელებაზე | პასუხისმგებლობა მონიტორინგზე |
|---|---|---|---|---------------------------------|--|
| <p>ბუნებრივი ლანდშაფტის განადგურება (რელიეფი, ნიადაგი, მცენარეული საფარი, ეკოსისტემები, ჰაბიტატები და ველური ბუნება) ტრასის დერეფანში.</p> <p>საქმიანობა: მიწის გაწმენდა, ნიადაგის მოშორება და გათხრები</p> | სამშენებლო უბანი და სამშენებლო ბანაკები | <p>მიწის გაწმენდის სამუშაოების დაწყებამდე განხორციელდება წინასწარი კვლევა ფაუნისათვის ზიანის მიყენების თავიდან აცილების მიზნით</p> <p>ორმოებსა და თხრილებში დატოვებული იქნება ჯოხები, რათა მცირე ზომის ძუძუმწოვრებმა შეძლონ გამოსვლა.</p> <p>ნიადაგის ზედა ფენის (ტოპსოილი) შენახვის ქვემოთ აღწერილი პრაქტიკა იქნება განხორციელებული, ხოლო შენახული ტოპსოილი გამოყენებული იქნება აღდგენისა და გამწვანების დროს.</p> | <p>მიწის გაწმენდის სამუშაოების დაწყებამდე</p> <p>გათხრების დროს</p> <p>მიწის გაწმენდიდან აღდგენამდე</p> | სამშენებლო კონტრაქტორი | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>გარემოს დაცვის ინსპექცია</p> |

| | | | | | |
|--|---|---|---|--|--|
| | | | | | |
| <p>ბუნებრივი ლანდშაფტის განადგურება (რელიეფი, ნიადაგი, მცენარეული საფარი, ეკოსისტემები, ჰაბიტატები და ველური ბუნება) მისასვლელ გზებზე, კარიერებზე, ნარჩენების განთავსების ადგილებში, სამშენებლო ბანაკებში და აღჭურვილობის ეზოებში.</p> | <p>ბანაკები; კარიერები: ნარჩენების განთავსების ადგილები, სამშენებლო ბანაკები და აღჭურვილობის ეზოები</p> | <p>წინასწარი კვლევა ფლორისა და ფაუნისათვის ზიანის მიყენების თავიდან აცილების მიზნით;</p> <p>ფლორის იშვიათ ან დაცულ სახეობებზე ზემოქმედების თავიდან აცილების შეუძლებლობის შემთხვევაში უნდა დაიგეგმოს და განხორციელდეს დარგვის პროგრამა;</p> <p>ორმოებსა და თხრილებში დატოვებული იქნება ჯოხები, რათა მცირე ზომის ძუძუმწოვრებმა შეძლონ გამოსვლა;</p> <p>ნიადაგის ზედა ფენის (ტოპსოილი) შენახვის ქვემოთ აღწერილი პრაქტიკა იქნება განხორციელებული, ხოლო შენახული ტოპსოილი გამოყენებული იქნება ადღენისა და გამწვანების დროს;</p> <p>შემუშავებული და განხორციელებული</p> | <p>მიწის გაწმენდის სამუშაოების დაწყებამდე</p> <p>გათხრების დროს</p> <p>მიწის გაწმენდიდან აღდგენამდე</p> <p>სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ</p> | <p>დაპროექტებისა და მშენებლობის კომპანია</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>გარემოს დაცვის ინსპექცია</p> |

| | | | | | |
|--|--|---|--|---------------------------------------|---|
| | | იქნება გამწვანების გეგმა; | | | |
| მდ. სეფას ნაპირების ეროზია | მარცხენა და მარჯვენა ნაპირი | ტექნიკური პროექტი ითვალისწინებს, როგორც ადგილობრივ და ზოგადი წარცხვის მაჩვენებლებს, ასევე ლატერალური ეროზიის ტენდენციას. საჭიროების შემთხვევაში შემუშავდეს ნაპირგამაგრების ცალკე პროექტი. ამჟამად ამის საჭიროება არ არსებობს. | დეტალური პროექტირების ეტაპი მშენებლობის პერიოდი | დაპროექტებისა და მშენებლობის კომპანია | საგზაო დეპარტამენტი გარემოს დაცვის ინსპექცია |
| მისასვლელი გზის ახალი ჭრილებით გააქტიურებული ეროზიული პროცესები და ბუნებრივი სადრენაჟე გზების დროებითი აკსება დანალექით. | ჭრილების ფერდებზე და მდინარის ნაპირის შემქმნელ ტერასებზე | დროებითი ან მუდმივი ანტიეროზიული ღონისძიებები გატარდება დეტალური პროექტის მიხედვით (დროებითი დრენაჟი, ბიო-ღებები ან გეო-ტექსტილური საფარები, ბერმები და სხვ). დანალექის ზემოქმედების შესარბილებლად განხორციელდება შემდეგი ზომები: - მიწის გადატანა მხოლოდ მშრალ პერიოდებში; - ყველაზე მოწყვლადი ნიადაგის უბნების დაცვა მულჩირებით; - სადრენაჟე არხების დაცვა ბერმებით, ჩალისა და ქსოვილის ბარიერებით; - დანალექის შემკრების დამონტაჟება. | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი გარემოს დაცვის ინსპექცია |
| მისასვლელი გზის ყრილის ქვემოთ არსებული მიწის ეროზია დახურული და ღია დრენაჟებიდან მიმართული | ხიდის და სატრანსპორტო კვანძის სტრუქტურებს | მშენებლობით გამოწვეული ეროზიის შესარბილებლად გამოყენებული იქნება შემდეგი ზომები: | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |

| | | | | | |
|--|---------------------------------------|---|--|------------------------|---|
| კონცენტრირებული ნაკადების შედეგად. | ქვემოთ; | <ul style="list-style-type: none"> - აგებული იქნება სათანადო ზომის წვიმის წყლის არხები; - სადრენაჟე მილები ისე იქნება დაპროექტებული, რომ თავიდან იქნეს აცილებული კასკადური ეფექტი; - უზრუნველყოფილი იქნება მონაცვლეობითი დრენაჟის სტრუქტურები; - წყალმიმღები ზედაპირი მოპირკეთებული უნდა იყოს ქვითა და ბეტონით. | | | გარემოს დაცვის ინსპექცია |
| <p>ნიადაგის ჰუმუსური ფენის დაკარგვა არასწორი შენახვის გამო.</p> <p>სამშენებლო სამუშაოები გავლენას მოახდენს ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე, რომელიც მდიდარია მცენარეებისა და მოსავლისათვის საჭირო ნივთიერებებით</p> | სამშენებლო უბანი სამშენებლო ბანაკი | <p>კონტრაქტორი განახორციელებს შემდეგს:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ნიადაგის ჰუმუსური ფენის მოხსნა 15 სმ-მდე სიღრმეზე და შენახვა ყრილებში, რომელთა სიმაღლე არ აღემატება 2 მ-ს, ხოლო ფერდობის ქანობი – 1:2; - ნიადაგის ჰუმუსური ფენის დასაწობება მისი ფიზიკურ-ქიმიური და ბიოლოგიური თვისებების შესანარჩუნებლად. შენახული ნიადაგის ჰუმუსური ფენა გამოყვლებული იქნება ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული უბნებსა და შემოთავაზებული გამწვანების ზოლებში; - ნიადაგის ჰუმუსური ფენის ყრილების მონიტორინგი, ხოლო ნებისმიერი ნეგატიური პირობის აღმოჩენის შემთხვევაში მაკორექტირებელი ზომის გატარება, როგორცაა: <ul style="list-style-type: none"> • ანაერობული მდგომარეობა – ყრილის გადაბრუნება ან სავენტილაციო ხვრელების შექმნა ყრილში; • ეროზია – დროებითი დამცავი შლამის ბარიერების შექმნა | მშენებლობის დროს: ტოპსოილის ალებიდან აღდგენის დასრულებამდე | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი გარემოს დაცვის ინსპექცია |

| | | ყრილების ირგვლივ: | | | |
|--|--|--|------------------|------------------------|---|
| სამშენებლო მოედნებსა და გზის ახალ ჭრილებზე, ინერტული მასალებისა და ნარჩენების განთავსების ადგილებზე ეროზიის შედეგად მდინარეებში შეწონილი დანალექის და სიმღვრივის ზრდა; წყლის ხარისხის გაუარესება და დანალექის გაზრდა | ჭრილების ფერდებზე და მდინარის ნაპირის შემქმნელ ტერასებზე | შერბილების სტრატეგია: თავიდან აცილება დროებითი ანტიეროზიული ზომების გატარებით, როგორცაა დროებითი დრენაჟი, დანალექის დროებითი შემკრებები და შემაკავებელი გუბურები და სხვ. - მოწყვლადი ზედაპირების დავა ნაჭრით; - შემაკავებელი გუბურების მოწყობა დანალექის მოცულობის შესამცირებლად წყლის ობიექტებში ჩაღვრამდე. | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი გარემოს დაცვის ინსპექცია |
| ნიადაგის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება ნავთობით, საპოხი მასალებით, საწვავითა და საღებავით დერეფანში, ხიდებსა და აღჭურვილობის ეზოებში სამშენებლო საქმიანობისა და სამშენებლო აღჭურვილობის მუშაობის შედეგად; მშენებლობაში გამოსაყენებელი მასალები წარმოადგენს დაბინძურების პოტენციურ წყაროს საწვავის, საპოხი მასალების, ქიმიური ნივთიერებისა და საშიში მასალების | ნიადაგი – ყველა სამუშაო უბანზე; მდინარე სეფა | კონტრაქტორი უზრუნველყოფს შემდეგს: - დაღვრებზე რეაგირების პროცედურების მომზადება და გეგმის წარდგენა საგზაო დეპარტამენტისათვის დასამტკიცებლად; - მშენებლობაში დასაქმებული პირების ტრენინგი საწვავთან მოპყრობასა და დაღვრის კონტროლის პროცედურებში; - საშიში ნივთიერებების შენახვა ყრილებზე დალუქული პლასტიკატის ფურცელზე მინიმუმ 100 მ-ში წყლის ობიექტებიდან. საშიში ნარჩენები არ უნდა იქნეს შენახული შემდეგ ადგილებში: • მდ. სეფას ნაპირებიდან 100 მ-ში; • დასახლებული პუნქტებიდან, კულტურული ან არქეოლოგიური უბნებიდან 500 მ-ში; - სამშენებლო უბნებზე საწვავით | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი გარემოს დაცვის ინსპექცია |

| | | | | | |
|---|--------------------------|---|--|--|--|
| <p>არასწორმა შენახვამ და მოპყრობამ, ასევე მათმა პოტენციურმა დაღვრამ შეიძლება ზიანი მიაყენოს გარემოსა და მშენებლობაში დასაქმებული მუშების ჯანმრთელობას.</p> | | <p>გამართვის დროს გამოყენებული იქნება შემწოვი ბალიშები და/ან ჩალა დაღვრის მინიმიზაციის მიზნით. ეს ბალიშები და ჩანა დაწყობილი იქნება საწვავით გამართვის დაწყებამდე. გრუნტისა და ზედაპირული წყლების დაბინძირებული რისკი შემცირდება ან აღმოფხვრილი იქნება დაბინძირებული მიწის დაუყოვნებლივ მოშორებით. დაბინძურებული ნიადაგი და აბსორბენტები მოშორებული, შენახული და დამუშავებული იქნება, როგორც საშიში ნარჩენები. მნიშვნელოვანი დაღვრის შემთხვევაში შეტყობინება გაეგზავნება შესაბამის პასუხისმგებელი პირს, სამუშაოები შეჩერდება დაბინძურების რისკის აღმოფხვრამდე. საწვავით გამართვა ყოველთვის ნგახორციელდება გამართული სათანადო აღჭურვილობის მეშვეობით (მაგ. შესაბამისი ზომის საცმები) და მხოლოდ გამოცდილი და კვალიფიციური პირების მიერ.</p> | | | |
| <p>სამშენებლო ნარჩენები დერეფნის გაწვრივ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ჭარბი მიწა და ქვები, დაშლილი სტრუქტურები, შეფუთვა და სხვ. - აყრილი ასფალტი; - ბეტონი და მეტალის | <p>სამშენებლო უბნები</p> | <p>შეფასდეს და, თუ საჭირო გახდა, შემუშავდეს ნარჩენი ინერტული მასალისა და ქვების განთავსების გეგმა</p> <p>ადგილობრივ ხელისუფლებასთან შეთანხმებული ნარჩენების განთავსების უზრუნველყოფა;</p> | <p>მობილიზაციის სტადია</p> <p>მშენებლობის დროს</p> | <p>დაპროექტებისა და მშენებლობის კომპანია</p> <p>სამშენებლო კონტრაქტორი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>გარემოს დაცვის ინსპექცია</p> |

| | | | | | |
|-----------------------|--|---|-------------------------|--|--|
| <p>კონსტრუქციები.</p> | | <p>ადგილობრივი მოსახლეობისათვის ჭარბი ქვების გადაცემა, რაც დარჩება გამოყენების შემდეგ;</p> <p>ნებისმიერი ნარჩენების ადგილობრივ ხელისუფლებასთან შეთანხმებულ უახლოეს ნაგავსაყრელზე განთავსება. უმთავრესი მიზანია, არ დაზიანდეს ღირებული ლანდშაფტი ან ნიადაგი ან სხვა ეკოლოგიურად მოწყველადი ელემენტი.</p> <p>აყრილი ასფალტი ხელმეორედ უნდა იქნეს გამოყენებული.</p> <p>აყრილი მეტალის კონსტრუქციები ჯართად უნდა ჩაბარდეს.</p> <p>კადრები, ვინც ჩართული იქნება საშიშ და არასაშიშ ნარჩენებთან მოპყრობაში, გაივლიან სპეციალურ ტრენინგს შემდეგ სფეროებში:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ნარჩენებთან მოპყრობა; - ნარჩენების გაუვნებელყოფა; და - ნარჩენების შენახვა. | <p>მშენებლობის დროს</p> | | |
|-----------------------|--|---|-------------------------|--|--|

| | | | | | |
|--|---|---|---|------------------------|---------------------|
| | | ნებისმიერი სახის ნარჩენის დაწვა სამშენებლო უბანზე აკრძალულია, გარდა მოჭრილი ხეებისა და ბუჩქების ნათალისა და მცირე ზომის ტოტებისა, რომლებიც უმჯობესია დაიწვეს, რომ თავიდან იქნეს აცილებული პარაზიტების გავრცელება. | მობილიზაციის ფაზა და მშენებლობის სტადია | | |
| სამშენებლო ტრანსპორტისა და აღჭურვილობის ემისიები, რაც იწვევს ჰაერის დაბინძურებას | სამშენებლო უბნები სამშენებლო მასალის ტრანსპორტირების მარშრუტის გასწვრივ. | <ul style="list-style-type: none"> - ყველა სამშენებლო ტრანსპორტისა და მოწყობილობის ემისიების დონე უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს სტანდარტებს. - ნებისმიერი სამსხვრეველა და ბეტონის ქარხანა განთავსებული იქნება დასახლებული პუნქტების გარეთ. - დაცული იქნება ძრავის მოვლის გრაფიკი და სტანდარტები და მოვლის პირობები. - ყველა სატრანსპორტო საშუალება და ქარხანა იმგვარად იქნება შენახული, რომ ემისიებმა არ შეუქმნას დისკომფორტი მუშებსა და ადგილობრივ მოსახლეობას. - უზრუნველყოფილი იქნება დიზელის ძრავების სისტემატური მოვლა ემისიების მინიმიზაციის უზრუნველსაყოფად, მაგ. საწვავის ინჟექტორების გაწმენდა. რუტინული მოვლა უნდა შეესაბამებოდეს მაღალ სტანდარტებს, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხოება და ემისიების მინიმიზაცია. - სატრანსპორტო საშუალებების საწვავით გამართვა განხორციელდება იმგვარად, რომ თავიდან იქნეს აცილებული აქროლადი ორგანული | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |

| | | | | | |
|--|--|---|------------------|------------------------|---------------------|
| | | ნაერთების ნარჩენი ემისიები საწვავის საცმებისა და საქანებისა და გადახურული რეზერვუარების გამოყენების მეშვეობით (საწვავის შესანახად არ იქნება გამოყენებული ღია კონტეინერები). | | | |
| მტვრის წარმოქმნა სამშენებლო უბნებზე, მასალების დასაწყოების ადგილებსა და მისასვლელ გზებზე. მტვერი წარმოადგენს დისკომფორტს, რაც იწვევს გარემოს შეწუხებასა და მუშებისა და ადგილობრივი მოსახლეობის ჯანმრთელობაზე ზემოქმედებას | სამშენებლო უბნები | <ul style="list-style-type: none"> - გატარებული იქნება ყველა ღონისძიება მტვრის ღონის შესამცირებლად დამგები ქარხნებისა და გადასატანი სამსხვრეველებიდან წყლის მისხმითა და შეკავების სხვა ზომებით; - მშრალი ამინდის დროს ინერტული მასალებისა და ქვიშის გადამზიდავი სატრანსპორტო საშუალებები გადახურული იქნება ბრეზენტით. სამშენებლო უბნები და საჭიროების მიხედვით ადგილობრივი გზები მორწყული იქნება; - მუშები უზრუნველყოფილი იქნებიან საჭირო ადჭურვილობით, მაგ. კარიერებზე, ქვების მსხვრევისას; - გადაზიდვის განსაზღვრული მარშრუტების გამოყენება და მოძრაობის სინქარის შეზღუდვა მოძრაობის მართვის სათანადო დაგეგმვის მეშვეობით; - სამშენებლო მასალებისა და დასაწყოების უბნების გადახურვა. | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |
| სატრანსპორტო საშუალებებით გამოწვეული ხმაურით დაბინძურება მშენებლობის დროს დასახლებულ სოფლებში. | სამშენებლო უბნის მიმდებარედ. სამშენებლო მასალის ტრანსპორტირების მარშრუტის გასწვრივ. | მაყუჩების გამოყენება ადჭურვილობაზე. რუტინული მოვლა უნდა შეესაბამებოდეს მაღალ სტანდარტებს, რათა შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალებები იყოს უსაფრთხო და შემცირდეს ხმაურის | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |

| | | | | | |
|---|---|---|--|-------------------------------|--|
| <p>ადგილობრივი ხმაური</p> | | <p>ემისები. ადგილზე გამოყენებადი ყველა ქარხანა სისტემატურად იქნება შემოწმებული, რათა იყოს გამართული და შემცირდეს ხმაურის დონე.</p> <p>უნდა აიკრძალოს ღამის სამუშაოები დასახლებული პუნქტების სიახლოვეს.</p> | | | |
| <p>ინფრასტრუქტურა. ძირითადი ინფრასტრუქტურული ელემენტი, რომელიც შეიძლება მოექცეს ზემოქმედების ქვეშ, არის</p> | | <p>ინფრასტრუქტურის დაცვა. ამჟამად არ არის დადგენილი რაიმე ინფრასტრუქტურული ელემენტის დაზიანების რისკი და გადატანის აუცილებლობა.</p> <p>მშენებლობის დროს უნდა განხორციელდეს მუდმივი მონიტორინგი. ზიანის შემთხვევაში უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სრული აღდგენა.</p> | <p>მოსამზადებელი სამუშაოები მშენებლობის დაწყებამდე</p> | <p>სამშენებლო კონტრაქტორი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> |
| <p>კარიერები</p> <p>კარიერების ექსპლოატაცია გზის ყრილების, ხიდების მისასვლელების მშენებლობისათვის, მიწის პოტენციური დაკარგვისა და დეგრადაციის რისკით</p> | <p>სავარაუდოდ კარიერების ადგილმდებარეობა განსაზღვრება კონტრაქტორის მიერ</p> | <p>ინერტული მასალები მოპოვებული იქნება უკვე არსებული კარიერებიდან, რომლებიც აღჭურვილი არიან სათანადო ლიცენზიით. ლიცენზიების მოქმედების კონტროლი (ლიცენზია გაიცემა ექსპლოატაციის ლიმიტებისა და აღდგენის ვალდებულებების მითითებით).</p> | <p>მშენებლობის დროს</p> | <p>სამშენებლო კონტრაქტორი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>გარემოს დაცვის ინსპექცია</p> |

| | | | | | |
|--|-----------------|---|-------------------------|-------------------------------|--|
| <p>კარიერების გაზრდილი ექსპლოატაციის პოტენციური ზემოქმედება იქტიოფაუნაზე, გრუნტის წყლებსა და ლანდშაფტზე</p> | | <p>საჭიროების შემთხვევაში გაიხსნება ახალი კარიერები და სათანადო ლიცენზიები მოპოვებული იქნება ენერგეტიკისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსგან.</p> <p>გატარდება ღონისძიებები ნიადაგის კონსერვაციისათვის. კარიერის დახურვის შემდეგ განხორციელდება ნიადაგის აღდგენა ლიცენზიის პირობების შესაბამისად.</p> <p>სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის კონტროლი კარიერებზე. თავიდან უნდა იქნეს აცილებული წყლის ობიექტების გადაკვეთა, ნავთობის ან საწვავის დაღვრა, უნდა შემოწმდეს სატრანსპორტო საშუალების გამართულობა.</p> | | | |
| <p>სამშენებლო ბანაკები</p> <p>პოტენციური ზემოქმედება, რაც უკავშირდება ბანაკის მშენებლობასა და გამოყენებას, შეიძლება</p> | <p>ბანაკები</p> | <ul style="list-style-type: none"> - ნარჩენების სათანადო მართვა; - მუშების დაბინავება სოფლებში. თუკი მუშების დასაბინავებლად აშენდება დიდი ბანაკი, უნდა მოეწყოს კანალიზაცია შესაბამისი სტანდარტების დაცვით; - დაბინძურების თავიდან აცილების | <p>მშენებლობის დროს</p> | <p>სამშენებლო კონტრაქტორი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>გარემოს დაცვის</p> |

| | | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|--|---|
| <p>შეჯამდეს შემდეგნაირად:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ბანაკის მშენებლობის დროს მცენარეული საფარის მოშორება; - ტოპსოილის პოტენციური დაზიანება; - საწვავის შენახვასა და საწვავით გამართვასთან დაკავშირებული დაბინძურება; - კანალიზაციასთან დაკავშირებული დაბინძურება; - ნარჩენების მართვა. | | <p>ზომები: საწვავით გამართვის სათანადო მოწყობა, ნარჩენების მართვა;</p> <ul style="list-style-type: none"> - ტოპსოილის შენახვა ყველა პირობის დაცვით; - ტოპსოილის და მცენარეული საფარის აღდგენა. | | | ინსპექცია |
| <p>ჯანმრთელობისათვის საფრთხის შექმნა ხმაურით, ემისიებით, მტვრით, რომელიც წარმოიშობა მშენებლობის დროს და გადაიტანება სატრანსპორტო საშაულებებით</p> | დასახლებული უბნები | <p>მტვრის ემისიის კონტროლი წყლის მისხმით, მინიმუმ ორი ცისტერნა უნდა იქნეს გამოყენებული;</p> <p>ხმაურის კონტროლი, მაყუჩების დაყენება აღჭურვილობაზე, სამუშაოების განხორციელება დღისით;</p> | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |
| <p>ზემოქმედება არქეოლოგიურ უბნებზე</p> | სამშენებლო უბანი სამშენებლო ბანაკი | <p>მუდმივი მონიტორინგი მიწის გაწმენდის სამუშაოებისა და გათხრების დროს.</p> <p>სამშენებლო სამუშაოების შეჩერება არქეოლოგიური აღმოჩენის შემთხვევაში. აუცილებელი არქეოლოგიური სამუშაოები ჩატარება მშენებლობის განახლებამდე. საპოვრების კონსერვაცია</p> | <p>მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>მშენებლობის დროს</p> | <p>არქეოლოგი ჩ შ-დან</p> <p>სამშენებლო კონტრაქტორი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>არქეოლოგი ჩ შ-დან</p> |

| | | | | | |
|---|---|--|--|------------------------|---------------------|
| საავტომობილო მოძრაობის საფრთხიანი პირობები უბნებზე, | სამშენებლო უბანი | გზებზე სათანადო მონიშვნისა და უსაფრთხოების ნიშნების განთავსება, რაც მოიცავს განათებას. მძღოლების ინსტრუქტაჟი. არსებული ხიდის გამოყენება მოხდება მშენებლობის დასრულებამდე. | მშენებლობის დროს | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |
| საბოლოო აღდგენა და ხანგრძლივადიანი ანტიეროზიული ზომები | სამშენებლო ბანაკი | ყველა სამშენებლო უბანზე უნდა განხორციელდეს პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენა (რელიეფი, ტოპოგრაფია, მცენარეული საფარი). ვინაიდან ტრასის გაუმჯობესებისათვის საჭიროა ბუნების ძალზე მცირე რაოდენობის გაჩეხვა, ტოპოგრაფიის შენახვა ასევე საკმარისია ბუნებრივი ბალახოვანი საფარის აღსადგენად | მშენებლობის დასრულების შემდეგ | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |
| საკომპენსაციო გამწვანების პროგრამა | სამშენებლო უბანი. სამშენებლო ბანაკი. | ხიდის და მისასვლელი გზების მშენებლობის შედეგად შესაძლოა განადგურდეს ნარგავები.. განხორციელებული უნდა იქნეს საკომპენსაციო დარგვა კოეფიციენტით 1:5; | შემუშავდეს მშენებლობის დაწყებამდე განხორციელდეს დასრულების შემდეგ | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |
| ტრანსპორტის მოძრაობასთან დაკავშირებული ავარიების რისკი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს მომწამლავი ნივთიერებების გაჟონვა, ასაფეთქებლის აქტივაცია, | მთელ მარშრუტზე | - გზებზე სათანადო მონიშვნისა და უსაფრთხოების ნიშნების განთავსება, რაც მოიცავს განათებას. მძღოლების ინსტრუქტაჟი; - ავარიული დაღვრების შედეგად მიყენებული ზიანის უსაფრთხოების ზომებისა და ავარიულ სიტუაციებზე | | სამშენებლო კონტრაქტორი | საგზაო დეპარტამენტი |

| | | | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|--|--|
| <p>სიცოცხლის დაზიანება ან მოსპობა</p> | | <p>რეაგირების გეგმის შემუშავება და განხორციელება;</p> <ul style="list-style-type: none"> - სპეციალური მარშრუტების გამოყოფა საშიში მასალების გადასაზიდვად; - სამშენებლო ტრანსპორტის რეგულირება, რათა მან ხელი არ შეუშალოს ჩვეულებრივ მოძრაობას; - მომწამლავი ნარჩენების გადაზიდვის აკრძალვა ეკოლოგიურად მოწყველად უბნებსა და დასახლებებში. | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|--|--|

ექსპლოატაციის ფაზა

ცხრილი

| ზემოქმედებები | უბნები | შერბილების ზომები/ღირებულებები | პერიოდი | პასუხისმგებლობა განხორციელებაზე | პასუხისმგებლობა მონიტორინგზე |
|--|----------------------------|---|--|--|--|
| <p>ბუნებრივი ლანდშაფტის გრძელვადიანი დეგრადაცია (რელიეფი, ნიადაგი, მცენარეული საფარი, ეკოსისტემები, ჰაბიტატები და ველური ბუნება) მისასვლელ გზებზე, კარიერებზე, ნარჩენების განთავსების ადგილებში, სამშენებლო ბანაკებში და აღჭურვილობის ეზოებში.</p> | <p>ბანაკები; კარიერები</p> | <p>ლანდშაფტის აღდგენა ბუნებრივ მდგომარეობამდე (რამდენადაც შესაძლებელია). ლანდშაფტისა და მცენარეული საფარის აღდგენა, გამწვანება, ვიზუალური ზემოქმედებების შერბილება, უბნების პირვანდელ მდგომარეობამდე აღდგენა, რამდენადაც ეს შესაძლებელია</p> | <p>სამშენებლო სამუშაოების დასრულება</p> | <p>სამშენებლო კონტრაქტორი</p> <p>გრძელვადიან პერსპექტივაში - საგზაო დეპარტამენტი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>გარემოს დაცვის ინსპექცია</p> |
| <p>მისასვლელი გზის ახალი ჭრილებით გააქტიურებული ეროზიული პროცესები და ბუნებრივი სადრენაჟე გზების დროებითი ავსება დანალექით.</p> <p>ზემოქმედების ხასიათი:</p> | <p>მისასვლელ გზებზე</p> | <p>შერბილების სტრატეგია: გრძელვადიანი გამოსწორება;</p> <p>ლანდშაფტისა და რელიეფის აღდგენა;</p> <p>ხანგრძლივვადიანი სადრენაჟე სისტემებისა და ანტიეროზიული კონსტრუქციების მონტაჟი.</p> <ul style="list-style-type: none"> - რელიეფის, ნიადაგისა და მცენარეული საფარის აღდგენა; - ხანგრძლივვადიანი სადრენაჟე სისტემებისა და მუდმივი მონიტორინგის განხორციელება; | <p>მშენებლობის სტადია;</p> <p>მშენებლობის შემდგომი</p> | <p>სამშენებლო კონტრაქტორი</p> <p>გრძელვადიან პერსპექტივაში - საგზაო დეპარტამენტი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>გარემოს დაცვის ინსპექცია</p> |

| | | | | | |
|---|---------------------------|--|--|---|--|
| <p>გრძელვადიანი.</p> <p>რელიეფის, სადრენაჟე პირობების შეცვნა, მიწის გაწმენდა შეიძლება იწვევდეს ეროზიის პროცესების ნელ, მაგრამ სტაბილურ გააქტიურებას</p> | | <ul style="list-style-type: none"> - დანალექის შემკრების დაყენება; ეროდირებული ზედაპირის გამწვანება უმოკლეს შესაძლო ვადაში; - დრენაჟის მიღების რაოდენობის გაზრდა; - დრენაჟის მიღების განთავსება კასკადური ეფექტის თავიდან ასაცილებლად; - მიმღები ზედაპირის მოპირკეთება ქვითა და ბეტონით; - გრძელვადიანი მონიტორინგი და მოვლა. | | | |
| <p>მდინარეში გაზრდილი შეწონილი დანალექი სამშენებლო მოედნებსა და გზის ახალ ჭრილებზე, ინერტული მასალებისა და ნარჩენების განთავსების ადგილებზე; წყლის ხარისხის გაუარესება და დანალექის გაზრდა</p> <p>ზემოქმედების ხასიათი: გრძელვადიანი.</p> <p>რელიეფის, სადრენაჟე პირობების შეცვნა, მიწის გაწმენდა შეიძლება იწვევდეს ეროზიის პროცესების ნელ, მაგრამ სტაბილურ გააქტიურებას</p> | <p>მდ. სეფას ნაპირთან</p> | <p>შერბილების სტრატეგია: გრძელვადიანი გამოსწორება;</p> <p>ლანდშაფტისა და რელიეფის აღდგენა; ხანგრძლივადიანი სადრენაჟე სისტემებისა და ანტიეროზიული კონსტრუქციების მონტაჟი; რელიეფის, ნიადაგისა და მცენარეული საფარის აღდგენა.</p> <p>ეროდირებული ზედაპირის გამწვანება უმოკლეს შესაძლო ვადაში.</p> | | <p>სამშენებლო კონტრაქტორი</p> <p>გრძელვადიან პერსპექტივაში</p> <p>- საგზაო დეპარტამენტი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> <p>გარემოს დაცვის ინსპექცია</p> |

| | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|-------------------------------|--|---------------------------|
| ნიდაგისა და წყლის დაბინძურება ნავთობით, საპოხი მასალებით, საწვავითა და საღებავით ტრასის გასწვრივ | სამშენებლო უბანზე; სამშენებლო ბანაკში | ნავთობის დამტკერების დაყენება. საწვავით გასამართი სტანდარტული სადგურებისა და შემკეთებელი საამქროების უზრუნველყოფა ტრასაზე. | მშენებლობის დასრულების შემდეგ | გრძელვადიან პერსპექტივაში - საგზაო დეპარტამენტი | საგზაო დეპარტამენტი |
| ჰაერის დაბინძურება გადასატანი ასფალტის ქარხნებიდან შეკეთების სამუშაოების დროს | საპროექტო უბანზე | ჰაერის დაბინძურების კონტროლის მოწყობილობების დანერგვა და ექსპლოატაცია | შეკეთების სამუშაოების დროს | საგზაო დეპარტამენტი ზედამხედველობის შეკეთების განამხორციელებელი კონტრაქტორის საქმიანობას | საგზაო დეპარტამენტი |
| მოძრაობით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურება დასახლებულ ტერიტორიებზე, რომლებსაც კვეთს ტრასა, განსაკუთრებით მჭიდროდ დასახლებულ სოფლებში. ადგილობრივი მტვერი | საპროექტო უბანთან | - ჰაერის ხარისხისა და მოძრაობასთან დაკავშირებული ემისიების მონიტორინგი (მათ შორის, სატრანსპორტო სასუალებების ემისიების შემოწმება); - მოძრაობასთან დაკავშირებული ემისიების შეზღუდვის პოლიტიკისა და ნორმატივების შემუშავება (საწვავის ხარისხის ნორმატივი და სხვ.); - ძრავის მოვლის გარფიკებისა და სტანდარტების დაცვა (ან ალტერნატიული საწვავის გამოყენება) ჰაერის დაბინძურების შესამცირებლად; - გზისპირა გამწვანება ახლომდებარე სოფლებზე ემისიების ზემოქმედებისგან დაცვისა და შერბილებისათვის. | | სამშენებლო კონტრაქტორი გრძელვადიან პერსპექტივაში - საგზაო დეპარტამენტი | გარემოს დაცვის სამინისტრო |
| მოძრაობით გამოწვეული სმაურით დაბინძურება | საპროექტო უბანთან | - ძრავის მოვლის გარფიკებისა და სტანდარტების დაცვა; - გზისპირა გამწვანება ახლომდებარე სოფლებზე | | სამშენებლო კონტრაქტორი | გარემოს დაცვის |

| | | | | | |
|---|----------------|---|--------------------|--|---|
| დასახლებულ ტერიტორიებზე. | | ემისიების შემოქმედებისგან დაცვისა და შერბილებისათვის; - საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და მოძრაობის მართვის გაუმჯობესება. | | გრძელვადიან პერსპექტივაში - საგზაო დეპარტამენტი | სამინისტრო |
| გზისპირა ნაგავი | მთელ მარშრუტზე | - განთავსების ინფრასტრუქტურის მოწყობა; - ნაგავსაწინააღმდეგო კანონებისა და ნორმატივების მხარდაჭერა. | | ადგილობრივი მმართველობა და საგზაო დეპარტამენტი უზრუნველყოფს შესაბამის ინფრასტრუქტურას, ხოლო გარემოს დაცვის სამინისტროს რეგიონული სამსახურები ზედამხედველ ბენ სტანდარტებთან შესაბამისობას | საგზაო დეპარტამენტი გარემოს დაცვის ინსპექცია |
| მოძრაობით წარმოქმნილი და ტრანსპორტით გადატანილი მტვრით გამოწვეული საფრთხე | მთელ მარშრუტზე | შემოქმედება მინიმალური ასფალტით მოპირკეთებული ტრასისათვის. მტვრის კონტროლი შესაძლებელია წყლის მისხმით | ექსპლოატაციის დროს | საგზაო დეპარტამენტი | საგზაო დეპარტამენტი |

| | | | | | |
|--|---------------------------------|--|---------------------------|---|----------------------------|
| ჯანმრთელობისათვის | | | | | |
| <p>ტრანსპორტის მოძრაობასთან დაკავშირებული ავარიების რისკი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს მომწამლავი ნივთიერებების გაუონვა, ასაფეთქებლის აქტივაცია, სიცოცხლის დაზიანება ან მოსპობა.</p> <p>გაზრდილი მოძრაობით გამოწვეული ავარიები</p> | <p>ხიდი და მისასვლელი გზები</p> | <p>საშიში მასალების გადატანის მარეგულირებელი კანონმდებლობისა და კანონის აღსრულების მექანიზმის შექმნა.</p> <p>ავარიული სიტუაციებისადმი მზაუბის უზრუნველყოფა, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების სექტორული (საგზაო დეპარტამენტი) და ეროვნული გეგმების მომზადება და განხორციელება, რაც ეხება ბუნებრივ და ტექნოგენურ საფრთხეებს (მომზადდა შინაგან საქმეთა სამინისტროს მიერ 2006 წ.);</p> <ul style="list-style-type: none"> • უსაფრთხოების ზომების შემუშავება და განხორციელება, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის შექმნა ავარიული დაღვრების შედეგად გამოწვეული ზიანის ლოკალიზაციისათვის; • საშიში მასალების გადაზიდვის სპეციალური მარშრუტის შემუშავება; • მომწამლავი ნივთიერებების ტრანსპორტირების რეგულირება საფრთხის შესამცირებლად; • მომწამლავი ნარჩენების ტრანსპორტირების აკრძალვა ეკოლოგიურად სენსიტიური ტერიტორიების გავლით. | <p>ექსპლოატაციის დროს</p> | <p>გარემოს დაცვის სამინისტრო</p> <p>შინაგან საქმეთა სამინისტრო</p> <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> | <p>საგზაო დეპარტამენტი</p> |

გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა (მატრიცა)

მშენებლობის ფაზა

| ფაზა | რა? <i>(პარამეტრი, მონიტორინგიც განხორციელდეს)</i> | სად? <i>(სადაც უნდა განხორციელდეს პარამეტრის მონიტორინგი)</i> | როგორ? <i>(როგორ უნდა განხორციელდეს პარამეტრის მონიტორინგი/მონიტორინგის საშუალებების ტიპი/?)</i> | როდის? <i>(როდის უნდა განხორციელდეს პარამეტრის მონიტორინგი – აზომვების სიხშირე ან სისტემატურად)</i> | რატომ? <i>(რატომ უნდა განხორციელდეს პარამეტრის მონიტორინგი (პასუხი არ არის აუცილებელი))</i> | ღირებულება | პასუხისმგებელი ორგანიზაცია |
|--------------------|---|--|---|--|--|----------------|---|
| მასალების მიწოდება | იფიციალური დასტური ან მოქმედი ლიცენზია | მასალების მიმწოდებელი (ასფალტი, ცემენტი და სრეში) | შემოწმება | სანამ ხელი მოეწერება მასალების მიწოდების ხელშეკრულებას | ჯანდაცვის მოთხოვნების დაცვის უზრუნველყოფა | არ გამოიყენება | ქარხნის ოპერატორი; სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| მასალების | სატვირთო მანქანები | სამშენებლო უბანი და | ზედმხედველობა | წინასწარ | ჯანდაცვის | მინიმუმი | სამშენებლო |

| | | | | | | | |
|--|---|------------------|---|---|--|--|---|
| გადატანა გრაფიკისა და დადგენილი მარშრუტის მიხედვით | გადახურულ/დასველებული უნდა იქნეს. მასალების ტრასნპორტირებასთან დაკავშირებული მტვერი და გამოფრქვევები | მისასვლელი გზა | | შეუთანხმებელი შემოწმება სამუშაო საათებში | მოთხოვნების დაცვის უზრუნველყოფა. უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და მოძრაობისათვის დაბრკოლების შექმნის შემცირება | შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | ო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| ტოპსოილის მოშორების სტადია. საბოლოო აღდგენა | ტოპსოილის შენახვა. აღდგენა. ეროზიის კონტროლი. ლანდშაფტის განადგურება; ვიზუალური ზემოქმედებები | სამშენებლო უბანი | ზედამხედველობა | პერიოდული (წინასწარ შეუთანხმებელი შემოწმება სამუშაო საათებში); ტოპსოილის მოშორებიდან სამუშაოების დასრულებამდე | სამშენებლო სტანდარტებსა, გარემოსდაცვით ნორმებსა და გმგ მოთხოვნებთან შესაბამისობა | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| სამშენებლო სამუშაოები | ხმაურის დონეები; ალტერვილობა | სამშენებლო უბანი | შემოწმება; შესაბამისობის მონიტორინგი (ძრავის მოვლა, მაყუჩების გამოყენება, ღამით მუშაობის შეზღუდვა და გმგ სხვა მოთხოვნები) | პერიოდული (საშუალოდ თვეში ერთხელ); | ჯანდაცვის მოთხოვნების დაცვის უზრუნველყოფა. სამშენებლო ტექნიკის ზოგადი გამართულობა და დასახლებულ პუნქტებთან მუშაობის შეზღუდვა უბნისათვის | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის |

| | | | | | | | |
|----------------------------|--|------------------------------------|--------------------------|---|--|--|--|
| | | | ხმაურის გამზომი ხელსაწყო | მხოლოდ საჩივრების შემთხვევაში | აუცილებელ საქმიანობამდე წარმოადგენს ერთადერთ ეფექტურ გზას ხმაურის კონტროლისათვის | | ზედამხედველი სააგენტო გარემოს დაცვის სამინისტრო ზედამხედველი სააგენტო |
| სამშენებლო სამუშაო | ვიბრაცია | სამშენებლო უბანი | ზედამხედველობა | წინასწარ შეუთანხმებელი შემოწმება; საჩივრების მიდევნება | ჯანდაცვის მოთხოვნების დაცვის უზრუნველყოფა. | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; ზედამხედველი სააგენტო |
| სამშენებლო სამუშაო | მტვერი და ჰაერის დაბინძურება (მარი ნაწილაკები, შეწონილი მყარი ნაწილაკები, აქროლადი მძიმე მეტალის ნაწილაკები) | სამშენებლო უბანზე ან მის მახლობლად | ვიზუალურად | მასალების მიწოდებისას და პერიოდულად მშრალ სეზონის დროს მშენებლობის მანძილზე | ჯანდაცვის მოთხოვნების დაცვის უზრუნველყოფა. გარემოსდაცვით ნორმებსა და მოთხოვნებთან შესაბამისობა | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| მოელი მშენებლობის მანძილზე | მოძრაობის უსაფრთხოება/ტრანსპორტი/ქვეით მოსიარულეთა მისასვლელულების | სამშენებლო უბანი | დაკვირვება | ყოველკვირეულად სადამოს | შესაბამისობის უზრუნველყოფა | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | სამშენებლო კონტრაქტორი |

| | | | | | | | |
|----------------------------|---|--|------------|--|--|--|---|
| | ხილვადობა/შესაბამისი ნიშნები | | | | | ვლობის კონტრაქტებში | რი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| მთელი მშენებლობის მანძილზე | მასალებისა და ნარჩენების შენახვა, მოპყრობა, გამოყენება. წყლისა და ნიადაგის ხარისხი (შეწონილი მყარი ნაწილაკები, ნავთობი და სხვ.) | მასალებისა და ნარჩენების შენახვის ადგილები; ჩამონადენი უბნიდან; მასალების შენახვის ადგილები; ჩამორეცხილი ტერიტორია | დაკვირვება | მასალების მიწოდებისას და პერიოდულად მშენებლობის მანძილზე (საშუალოდ კვირაში ერთხელ), განსაკუთრების ნაღველების დროს (წვიმა/თოვლი/სხვ.) | დაბინძურების შემცირების უზრუნველყოფა; სამშენებლო სტანდარტებსა, გარემოსდაცვით ნორმებსა და გმგ მოთხოვნებთან შესაბამისობა | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| მთელი მშენებლობის მანძილზე | ნარჩენების მართვა | მშენებლობის ყველა უბანი; ბანაკები | დაკვირვება | ყოველკვირულად | დაბინძურების შემცირების უზრუნველყოფა; სამშენებლო სტანდარტებსა, გარემოსდაცვით ნორმებსა და გმგ მოთხოვნებთან შესაბამისობა | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი |

| | | | | | | | |
|----------------------------|--|--|------------|---|---|--|---|
| | | | | | | | სააგენტო |
| მთელი მშენებლობის მანძილზე | აღჭურვილობის მოვლა და საწვავით გამართვა. . წყლისა და ნიადაგის ხარისხი (შეწონილი მყარი ნაწილაკები, ნავთობი, საწვავი და სხვ.) | საწვავით გამართვისა და აღჭურვილობის მოვლის ინფრასტრუქტურა; ჩამონადენი უბნიდან; მასალების შენახვის ადგილები | დაკვირვება | მაღლების მიწოდებისას და პერიოდულად მშენებლობის მანძილზე (საშუალოდ კვირაში ერთხელ), განსაკუთრების ნაღველების დროს (წვიმა/თოვლი/სხვ.) | დაბინძურების შემცირების უზრუნველყოფა | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| მთელი მშენებლობის მანძილზე | ზემოქმედება არქეოლოგიურ უბნებსა | მიწის სამუშაოების განხორციელების ყველა უბანი | დაკვირვება | მუდმივი/ყოველდღიური | კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის უზრუნველყოფა | მინიმალური | ჩ შ წარმომადგენელი; სამშენებლო კონტრაქტორი; ზედამხედველი სააგენტო |
| მთელი მშენებლობის მანძილზე | ხელახალი ბიოლოგიური დაბინძურება მიწის სამუშაოების დროს ნამარხებსა და მიწაში ჩაფული ინფექციური კერების სიახლოვეს (მაგ. ჯილეხი) | მიწის სამუშაოების განხორციელების ყველა უბანი | დაკვირვება | მუდმივი/ყოველდღიურად | ჯანდაცვის უზრუნველყოფა | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედველობის კონტრაქტებში | მშენებლობის საველე ოფიცერი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი |

| | | | | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|--|------------|---------------------------------------|--|--|---|
| | | | | | | | ლი სააგენტო; ვეტერინარული დეპარტამენტი |
| მოელი მშენებლობის მანილზე | ინფრასტრუქტურული ელემენტების დაცვა | არსებობის შემთხვევაში | დაკვირვება | შესაბამის უბნებზე მშენებლობის დროს | ინფრასტრუქტურის დაცვის უზრუნველყოფა | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედ ვლობის კონტრაქტ ებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| მშენებლობის დროს | საკომპენსაციო გამწვანების პროგრამა | შესაბამისი ზეგავლენის ქვეშ მოყოლილ უბნებზე | დაკვირვება | მშენებლობის დროს | ფლორისა და ლანდშაფტისთვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურება | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედ ვლობის კონტრაქტ ებში | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |

| | | | | | | | |
|----------------------------------|---|---|------------|---|--|----------------------------------|---|
| | | | | | | | გარემოს დაცვის სამინისტრო |
| მშენებლობის დროს | სამშენებლო უბნების აღდგენა | სამშენებლო უბნები, გზის მარშრუტი, კარიერები, ბანაკები | დაკვირვება | მშენებლობის დროს, მშენებლობის დასრულების შემდეგ კონკრეტულ მონაკვეთებზე | იმ სამშენებლო უბნების აღდგენა, რომლებიც არ მოექცა დერეფანში | | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| მშენებლობის დროს | სამშენებლო ნარჩენების განთავსება | სამშენებლო უბნები, გზის მარშრუტი, კარიერები, ბანაკები | დაკვირვება | მშენებლობის დროს, მშენებლობის დასრულების შემდეგ კონკრეტულ მონაკვეთებზე | დაბინძურების თავიდან აცილება და ლანდშაფტების დაცვის უზრუნველყოფა | | სამშენებლო კონტრაქტორი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
| მთელი მშენებლობის მანძილზე | პირადი დაცვის საშუალებები. ჯანდაცვის საკითხები ტრანსპორტისათვის ასაქცევის | სამშენებლო უბნები | შემოწმება | წინასწარ შეუთანხმებელი შემოწმება | ჯანდაცვის მოთხოვნებთან შესაბამისობის | მინიმუმი შეტანილი ზედამხედ | სამშენებლო კონტრაქტორი |

| | | | | | | | |
|--|---------|--|--|---------------|--------------|---------------------|---|
| | მოწყობა | | | მუშაობის დროს | უზრუნველყოფა | ვლობის კონტრაქტებში | რი; საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველი სააგენტო |
|--|---------|--|--|---------------|--------------|---------------------|---|

ექსპლოატაციის ფაზა

| ფაზა | რა? | სად? | როგორ? | როდის? | რატომ? | ღირებულება | პასუხისმგებელი ორგანიზაცია |
|------------------------------|--|--|--|--|--|----------------|--|
| | <i>(პარამეტრი, რომლის მონიტორინგიც უნდა განხორციელდეს)</i> | <i>(სადაც უნდა განხორციელდეს პარამეტრის მონიტორინგი)</i> | <i>(როგორ უნდა განხორციელდეს პარამეტრის მონიტორინგი/მონიტორინგის საშუალებების ტიპი?)</i> | <i>(როდის უნდა განხორციელდეს პარამეტრის მონიტორინგი – აზომვების სიხშირე ან სისტემატურად)</i> | <i>(რატომ უნდა განხორციელდეს პარამეტრის მონიტორინგი (პასუხი არ არის აუცილებელი))</i> | | |
| მთელი ექსპლოატაციის მანძილზე | ბუნებრივი ლანდშაფტის დეგრადაცია ტრასის მიმდებარე ზოლებსა და ფერდობებზე. მეწყერების, ქვათა ცვენებისა და სხვა ბუნებრივი საშიში პროცესები განვითარება. ვიზუალური ზემოქმედებები. დრენაჟის რეჟიმის შეცვლა, | მთელ მარშრუტზე | დაკვირვება | ყოველკვარტლური | ეროზიისგან დაცვის უზრუნველყოფა, აღდგენა და ვიზუალური ზემოქმედებების შერბილება | არ გამოიყენება | საგზაო დეპარტამენტი პერსონალურად არის პასუხისმგებელი საინჟინრო და გარემოსდაცვით მონიტორინგზე |

| | | | | | | | |
|--|---|---------------------------------|--|---|---|------------|-------------------------------------|
| | ეროზია, მცენარეული საფარის დეგარადაცია | | | | | | |
| მთელი ექსპლოატაციის მანძილზე | ეროზიის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ ნაკადებში საშუალო შეწონილი დანალექის გაზრდა | მდინარეების მახლობლად | დაკვირვება | ყოველკვარტლური | წყლის დაცვის უზრუნველყოფა | მინიმალური | საგზაო დეპარტამენტის საველე ოფიცერი |
| მთელი ექსპლოატაციის მანძილზე | ასფალტის ქარხნებით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურებ შეკეთების დროს | მთელ მარშრუტზე | დაკვირვება; ქარხნის ტექნიკური გამართულობის შემოწმება | ერთხელ შეკეთების სამუშაოების დაწყებამდე | დაბინძურების შემცირება | მინიმალური | |
| მთელი ექსპლოატაციის მანძილზე | ნარჩენებისა და დაბინძურების რუტინული მართვა; გზისპირა ნაგავი და საწვავით უმნიშვნელო დაბინძურება | მთელ მარშრუტზე | დაკვირვება | ყოველთვიური | ნარჩენების მართვა და დაბინძურების შემცირება | მინიმალური | საგზაო დეპარტამენტის საველე ოფიცერი |
| მთელი ექსპლოატაციის მანძილზე | მომრაობით გამოწვეული ჰაერის დაბინძურება | დასახლებული პუნქტების მახლობლად | დაკვირვება; სინჯების აღება/ანალიზი | ყოველკვარტლური/წლიური | დაბინძურების შემცირება | მინიმალური | გარემოს დაცვის სამინისტრო |
| მთელი ექსპლოატაციის მანძილზე | მომრაობით გამოწვეული ხმაური | დასახლებული პუნქტების მახლობლად | | ყოველკვარტლური/წლიური | ხმაურისგან დაცვა და ჯანდაცვის მოთხოვნებთან შესაბამისობა | მინიმალური | გარემოს დაცვის სამინისტრო |
| მთელი ექსპლოატაციის მანძილზე; განსაკუთრებული ყურადღება ეპიდემიებისა და მცენარეთა | მცენარეთა/ვეტერინარულ-სანიტარული ზომები | სპეციალური წერტილები | ტვირთის სერტიფიკატების შემოწმება; სპეციალური პროცედურები | | დაავადებების გავრცელების თავიდან აცილება | მინიმალური | მცენარეთა დაცვის ინსპექცია |

| | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---|---|-------------|---|------------|---|
| დაავადებების აფეთქებების დროს | | | | | | | |
| მთელი ექსპლოატაციის მანძილზე | ავარიული სიტუაციებისადმი მზაობა | ავარიულ სიტუაციებზე რეგარიების ოფისები; სიმულაცია- ტრეინინგი | ავარიულ სიტუაციებზე რეგარიების ოფისები; სიმულაცია-ტრეინინგი | ყოველწლიური | ავარიული სიტუაციებისადმი მზაობა; სამაშველო ოპერაციები; დაბინძურების შემცირება | მინიმალური | გარემოს დაცვის სამინისტრო შინაგან საქმეთა სამინისტრო საგზაო დეპარტამენტი |

8. საზოგადოებრივი კონსულტაციები და ინფორმირებულობა

საქართველოს კანონმდებლობა და მარეგულირებელი წესები:

2000 წლის 11 აპრილს საქართველომ რატიფიკაცია გაუკეთა ორჰუსის კონვენციას. UNECE-ს ეს კონვენცია ხელს უწყობს და არეგულირებს ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის, გადაწყვეტილების მიღების პროცესში საზოგადოების მონაწილეობის და სამართლის ხელმისაწვდომობის საკითხებს გარემოსდაცვით სფეროში. იგი ამკვიდრებს პრინციპს, რომლის თანახმადაც მდგრადი განვითარება მიიღწევა მხოლოდ ყველა დაინტერესებული მხარის თანამონაწილეობით. კონვენცია უზრუნველყოფს გარემოსდაცვითი სფეროს მოქცევას მთავრობის ანგარიშგების, გამჭვირვალობის და პასუხისმგებლობის არეში. საზოგადოების ჩართულობა განაპირობებს უკეთესი პროექტების შექმნას, უკეთეს განვითარებას და თანამმართველობას.

საქართველოს კანონი გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ (2008) იძლევა, საზოგადოებასთან კონსულტაციების პროცედურის აღწერას გზშ პროცესში და განსაზღვრავს გზშ-ს საჯარო განხილვების და კონსულტაციების ვადებს, კერძოდ:

გარემოზე ზემოქმედების შეფასებასთან დაკავშირებული საჯარო კონსულტაციები

კანონის მე-6 მუხლში მოცემულია გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ საჯარო კონსულტაციების პროცედურების დეტალები. კანონი ასევე განსაზღვრავს ინფორმაციის გავრცელების და განხილვის დროის განრიგს. კერძოდ, კანონის მე-6 მუხლის შესაბამისად საქმიანობის განმხორციელებელი ვალდებულია ნებართვის გამცემ ადმინისტრაციულ ორგანოში წარდგენამდე, მოაწიოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების საჯარო განხილვა. საჯარო განხილვის მოწყობის მიზნით საქმიანობის განმხორციელებელი ვალდებულია მის მიერ დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ გამოაქვეყნოს ინფორმაცია, როგორც ცენტრალურ პერიოდულ ბეჭდვით ორგანოში, ასევე იმ რაიონის ადმინისტრაციული ტერიტორიის ბეჭდვით ორგანოში (ასეთის არსებობის შემთხვევაში), სადაც დაგეგმილია საქმიანობის გახორციელება. ინფორმაცია (განცხადება) საქმიანობის შესახებ უნდა მოიცავდეს:

- დაგეგმილი საქმიანობის მიზნებს, დასახელებასა და ადგილმდებარეობას;
- მისამართს, სადაც საზოგადოებრიობის წარმომადგენლებს საშუალება ექნებათ გაეცნონ საქმიანობასთან დაკავშირებულ დოკუმენტებს (მათ შორის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშს);
- საკუთარი მოსაზრებების წარდგენის ვადას;
- საჯარო განხილვის მოწყობის დროსა და ადგილს.

საქმიანობის განმხორციელებელი ვალდებულია:

ა) ბეჭდვით ორგანოში დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის გამოქვეყნებიდან ერთი კვირის ვადაში ნებართვის გამცემ ადმინისტრაციულ ორგანოში (ხოლო ამ კანონის მე-4 მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში – მშენებლობის ნებართვის გამცემ ადმინისტრაციულ ორგანოშიც) წარადგინოს გზშ-ის ანგარიშის როგორც დოკუმენტური, ისე ელექტრონული ვერსიები;

ბ) დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის გამოქვეყნებიდან 45 დღის განმავლობაში მიიღოს და განიხილოს საზოგადოების წარმომადგენლებისაგან წერილობითი სახით წარმოდგენილი შენიშვნები და მოსაზრებები;

გ) დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის გამოქვეყნებიდან არა უადრეს 50 და არა უგვიანეს 60 დღისა მოაწიოს გზშ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვა თავის მიერ დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით;

დ) გზშ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვაზე უზრუნველყოს შესაბამისი ადგილობრივი თვითმმართველობის ორგანოების, საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს, საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროსა და სხვა დაინტერესებული ადმინისტრაციული ორგანოების წარმომადგენლების წერილობითი მიწვევა.

გზშ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვა ეწყობა იმ თვითმმართველი ერთეულის ადმინისტრაციულ ცენტრში, სადაც დაგეგმილია საქმიანობის განხორციელება.

კანონის მე-7 მუხლის შესაბამისად, საზოგადოებისა და დაინტერესებულ მხარეთაგან კომენტარების მიღების და საჯარო განხილვებისადმი მიძღვნილი შეხვედრის დასრულების შემდეგ 5 დღის ვადაში, უნდა გაფორმდეს სათანადო ოქმი, რომელიც დეტალურად უნდა ასახავდეს გამოთქმულ შენიშვნებს და მოსაზრებებს და ამასთან დაკავშირებით პროექტანტებისა და გზშ-ს მომამზადებელი გარემოსდაცვითი კონსულტანტების განმარტებებს. საჭიროების შემთხვევაში, კონსულტანტის მიერ საბოლოო ცვლილებები იქნება შეტანილი გზშ დოკუმენტში.

საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ საზოგადოების წარმომადგენელთა შენიშვნებისა და მოსაზრებების გაუთვალისწინებლობის შემთხვევაში, საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია უზრუნველყოს შენიშვნებისა და მოსაზრებების გაუთვალისწინებლობის წერილობითი დასაბუთება და მათი ავტორისთვის (ავტორებისთვის) გაგზავნა. ეს წერილობითი დასაბუთება (შესაბამის წერილობით შენიშვნებთან და მოსაზრებებთან ერთად) საქმიანობის განმახორციელებელმა, გზშ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვის შედეგების ამსახველ ოქმთან და გზშ-ის ანგარიშთან ერთად, უნდა წარადგინოს ნებართვის გამცემ ადმინისტრაციულ ორგანოში (ხოლო ამ კანონის მე-4 მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში – მშენებლობის ნებართვის გამცემ ორგანოში). ამ პუნქტში აღნიშნული დოკუმენტები გზშ-ის ანგარიშის განუყოფელი ნაწილია.

საჯარო კონსულტაციების სქემა

შემდეგი ქმედებებია დაგეგმილი, რათა უზრუნველყოფილ იქნას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნები საჯარო განხილვებთან დაკავშირებით:

დოკუმენტების გამოქვეყნება

გზშ-ს პროექტის ელექტრონული ვერსიები განთავსდება საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებ-გვერდზე.

გზშ-ს და არატექნიკური რეზიუმენს ნაბეჭდი ვერსიები განთავსდება:

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ოფისში
- გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში
- ოზურგეთის მუნიციპალიტეტიში

საჯარო შეხვედრები

- საკონსულტაციო შეხვედრა გაიმართება დოკუმენტების გამოქვეყნებიდან 50 დღის შემდეგ. შეხვედრა ჩატარდება ოზურგეთის მუნიციპალიტეტის შენობაში

ინფორმაცია დაგეგმილ შეხვედრებზე

ინფორმაცია დაგეგმილი შეხვედრების შესახებ მიეწოდება მოსახლეობას შემდეგი საშუალებების გამოყენებით:

- პუბლიკაცია ცენტრალურ გაზეთში
- პუბლიკაცია ოზურგეთის ადგილობრივ გაზეთში
- ინფორმაციის გავრცელება CENN ვებ-რესურსის გამოყენებით
- ინფორმაციის განთავსება საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებ-გვერდზე.

გავრცელებული შეტყობინება უნდა მოიცავდეს ინფორმაციას:

- სად შეუძლიათ დაინტერესებულ მხარეებს გაეცნონ გარემოსდაცვით დოკუმენტაციას (ელექტრონულ ვერსიას და ნაბეჭდ ვერსიებს)
- დაგეგმილი საჯარო შეხვედრების ადგილი და დრო
- კომენტარების მიწოდების ვადები
- საკონტაქტო პირის კოორდინატები