



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-1011

02/07/2021

ქ. თბილისი

გარდაბნისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის პირველი ლოტის (თბილისი-საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი) მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია გარდაბნისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტებში, საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის პირველი ლოტის (თბილისი-საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და გარდაბნისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციების და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში შედგენილია შპს „ეკო-სპექტრის“ მიერ.

2019 წლის 16 ოქტომბერს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოადგინა საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის პირველი ლოტის (თბილისი-საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი, ასევე გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (ბრძანება N 2-1261 26/12/2019).

წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს გარდაბნისა და გურჯაანის მუნიციპალიტეტებში. საპროექტო გზა იწყება თბილისის შემოვლითი გზისა და კახეთის გზატკეცილის გადაკვეთასთან (კვ 0+310.22-ზე, ლოჭინის არსებული საგზაო კვანძის აღმოსავლეთით) და სრულდება სოფ. თოხლიაურთან (კვ 35+500-ზე). საპროექტო გზის სიგრძე შეადგენს 35.5 კილომეტრს.

გზშ-ის ანგარიშში განხილულია საავტომობილო გზის ოთხი ალტერნატივა. წარმოდგენილია თითოეული ქვემონაკვეთისთვის დამატებით განხილულია ოთხი ალტერნატივა და არაქმედების ალტერნატიული ვარიანტი. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, საავტომობილო გზის ალტერნატიული ვარიანტების შერჩევის ეტაპზე უპირატესობა მიენიჭა ალტერნატივას, რომელიც შედარებით დიდი მანძილით იქნება

საცხოვრებელი ზონებიდან და დაცული ტერიტორიებიდან დაშორებული, აგრეთვე, პროექტის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე მინიმალური ზემოქმედებაა მოსალოდნელი სასოფლო-სამეურნეო მიწის ნაკვეთებზე. ზემოაღნიშნულ საკითხებთან ერთად, მნიშვნელოვან კრიტერიუმს წარმოადგენდა ფიზიკური განსახლების შედარებით ნაკლები რისკების არსებობა.

ალტერნატივების შეფასების შედეგად უპირატესობა მიენიჭა მაგისტრალის დერეფნის ალტერნატივას, რომელიც გაივლის: საწყის მონაკვეთში ჩრდილოეთით, რომელიც სცდება ვაზიანის დასახლებას და სამხედრო ინფრასტრუქტურას, შემდგომ სამხრეთით არსებული სარკინიგზო ხაზის სიახლოვეს. აღსანიშნავია, რომ საავტომობილო გზის დერეფანი მაქსიმალურად სცდება ყურძნის სპეციფიკური ჯიშებით გამორჩეულ კლიმატურ ზონებს (ხაშმის და მანავის ღვინის წარმოების ზონები).

შერჩეული ალტერნატიული ვარიანტის მიხედვით საპროექტო გზა იწყება ლოჭინის საგზაო კვანძიდან და გაივლის მუხრანის მეცხოველეობიდან სამხრეთით, შემდგომ მაგისტრალის დერეფანი ექცევა სართიჭალის სამხრეთით და უახლოვდება არსებული რკინიგზის დერეფანს, შემდეგ მიუყვება პარალელურად, კვეთს მდინარე იორს რკინიგზის პარალელურად. შერჩეული დერეფანი მიუყვება სარკინიგზო ხაზს და გაივლის საგარეჯოს რკინიგზის სადგურს-საგარეჯოს სამხრეთით. მარშრუტი რკინიგზის ხაზთან ხიდით კვეთს გზას მის აღმოსავლეთ დაბოლოებამდე და გაივლის ქ. საგარეჯოს სამხრეთით მდებარე სამრეწველო ობიექტებს.

პროექტის მიხედვით ავტომაგისტრალი წარმოადგენს ორმხრივი მოძრაობის გზას. ორივე მიმართულებით გზას ექნება ორი, 3.75 მ სიგანის სავალი ზოლი და 2.50 მ და 1.0 მ სიგანის გვერდულები. გზის თითოეული სავალი ნაწილის საერთო სიგანეა 11.0 მ, სავალ ნაწილებს შორის მოეწყობა 3.0 მ სიგანის გამყოფი ხაზი. გზის სიგანე თითოეულ ხიდზე გათვალისწინებულია 11.0 მ. ხიდებზე ცალ მხარეს გათვალისწინებულია 1.3 მ სიგანის საფეხმავლო გზები. საფეხმავლო გზები და საკომუნიკაციო გალერეები გზიდან გამოყოფილი იქნება დამცავი ბარიერით. მანძილი ხიდების პარალელურ კონსტრუქციებს შორის იქნება 3.0 მეტრი.

გზმ-ის ანგარიშში საპროექტო დერეფანი განხილულია მონაკვეთების მიხედვით (სულ 8 მონაკვეთი). გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო მაგისტრალის ძირითადი საგზაო კვანძებია: ვაზიანის საგზაო კვანძი (პკ 3+578), სართიჭალის საგზაო კვანძი (პკ 14+418); საგარეჯოს საგზაო კვანძი (პკ 28+607); თოხლიაურის საგზაო კვანძი (პკ 34+656).

საპროექტო ავტომაგისტრალის დერეფანი კვეთს არაერთ ზედაპირული წყლის ობიექტს. მათ შორის ძირითადია მდ. იორი და მდ. თვალთხევი, ამ უბნებზე გათვალისწინებულია 180 და 72 მ სიგრძის სახიდე გადასასვლელების მოწყობა. საერთო ჯამში, საპროექტო ავტომაგისტრალზე და მასთან დაკავშირებულ მეორეხარისხოვან გზებზე გათვალისწინებულია 47 ხიდის ტიპის კონსტრუქციის მოწყობა (მათ შორის ჰიდრაულიკური ხიდი, ესტაკადა და სხვ.).

თითოეული ხიდისთვის ჩატარდა უბნის კვლევა ხიდის ბურჯებთან და გვერდით ბურჯებთან გრუნტის პირობების დასადგენად და შესაფასებლად. ყველა ხიდისთვის გაიბურღა ჭაბურღილები.

საანგარიშო 100-წლიან წყალდიდობის (ანუ Q1%) მნიშვნელობა გამოიყენება ეროზიისგან დაცვის პროექტის შემუშავებისას, შესაბამისად ხიდის საფუძვლების ეროზიისგან დაცვის პროექტი დაეფუძნა უფრო მკაცრ კრიტერიუმებს, ვიდრე გზის მიწის სამუშაოების ეროზიას.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ხიდების საფუძვლების დასაცავად გათვალისწინებულია გაბიონის ტიპის დაცვის ღონისძიებები, ხოლო ხევების გადაკვეთის ადგილებში

ქვანაყარის ან გაბიონის ტიპის დამცავის გამოყენება, მდინარისა და ხევების ჩამონადენის მახასიათებლების გათვალისწინებით.

ავტომაგისტრალის ყველა სახიდე გადასასვლელზე, ასევე მეორეხარისხოვანი გზების გადაკვეთებზე (როგორც სახიდე, ასევე მიწისქვეშა გადაკვეთებზე) გზის ორივე მხარეს გათვალისწინებულია საცალფეხო ბილიკი. საცალფეხო ბილიკის მინიმალური სიგანე შეადგენს 0,6 მ-ს. ბილიკი საავტომობილო სავალი ნაწილისაგან გამოყოფილი იქნება ჯებირებით.

წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, საპროექტო საავტომობილო მაგისტრალი ხუთ უბანზე კვეთს სარკინიგზო ხაზს შემდეგ კილომეტრ ნიშნულებზე 1+998.48, 2+097.45, 6+227.96, 7+511.97 და 30+119.10. პირველ 4 მათგანზე გათვალისწინებულია სარკინიგზო ესტაკადის მოწყობა, ხოლო მე-5 უბანზე მოეწყობა მიწისქვეშა გასასვლელი.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, პროექტის განხორციელების შესაბამის ფაზებზე გათვალისწინებულია განსახლების დეტალური სამოქმედო გეგმის მომზადება, რომელიც პროექტის უშუალო გავლენის ზონაში მოქცეულ სოციალურ და ეკონომიკურ რეცეპტორებს უფრო დეტალურად მიმოიხილავს. ანგარიშში წარმოდგენილი ინფორმაციის მიხედვით, საპროექტო დერეფნის გარკვეულ მონაკვეთებზე საცხოვრებელი შენობები და საკარმიდამო ნაკვეთები ზემოქმედების ქვეშ არ ექცევა და მინიმალურია ფიზიკური განსახლების ალბათობა, ამასთან საპროექტო დერეფნის მე-4 მონაკვეთთან დაკავშირებით აღნიშნულია, რომ ორი ობიექტი ნაწილობრივ დაექვემდებარება განსახლებას, თუმცა საკითხი დაზუსტდება განსახლების დეტალური სამოქმედო გეგმის მომზადების დროს. ამასთან გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია ეკონომიკურ განსახლებას დაქვემდებარებული მიწის ნაკვეთების შესახებ.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო ავტომაგისტრალის გადამკვეთი წყალსატარი მიწები დაპროექტებულია ავტომაგისტრალის სტანდარტული საპროექტო მეთოდების მიხედვით, სადაც გამოყენებულია მართკუთხა კვეთის წყალსატარი მიწები. წყალსატარი მიწები საპროექტო ავტომაგისტრალზე უზრუნველყოფს ნალექების, ასევე ხრამებიდან და სადრენაჟე არხებიდან წყლის უწყვეტ გადაგდებას.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მოსამზადებელ სამუშაოებში გათვალისწინებულია ავტომაგისტრალის სამშენებლო სამუშაოებისთვის საჭირო დროებითი ინფრასტრუქტურის (სამშენებლო ბანაკები) მოწყობა და შესაბამისი სამშენებლო ტექნიკის/დანადგარ მექანიზმების (სამსხვრევ-დამახარისხებელი საამქრო, ასფალტის საამქრო და სხვა) მობილიზაცია. მოსამზადებელი სამუშაოების შემდეგ განხორციელდება საპროექტო დერეფნის მომზადება მშენებლობისთვის, რაც ითვალისწინებს მიწის სამუშაოებს (მათ შორის გარკვეულ მონაკვეთებზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა-შენახვას), ხე-მცენარეების ჭრას, გასხვისების ზოლში არსებული საინჟინრო ნაგებობებისა და კომუნიკაციების დემონტაჟს, გზის ვაკისის მომზადებას და ტოპოგრაფიული პირობების წესრიგში მოყვანას. აღსანიშნავია, რომ პროექტის ფარგლებში საჭიროების მიხედვით მოხდება მაგისტრალის შემხვედრი (არსებული) საინჟინრო ნაგებობების (ელექტროგადამცემი ხაზები, გზების, ბუნებრივი აირის მილსადენები, საკომუნიკაციო ნაგებობები და სხვა) რეკონსტრუქცია.

საპროექტო დერეფანში საჭირო ადგილებში მოხდება ჭრილების და ყრილების მოწყობა, მოხდება გზის ვაკისის მომზადება და ტოპოგრაფიული პირობების წესრიგში მოყვანა. პარალელურად მოხდება საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობა, ხიდების და არსებული საინჟინრო ნაგებობების გადამკვეთი კონსტრუქციების მშენებლობა და სხვ. საპროექტო გზის სამუშაოები განხორციელდება ერთიანი სქემით, დერეფნის მთლიან სიგრძეზე განხორციელდება მიწის სამუშაოები. ერთმანეთის პარალელურად იწარმოებს გზაგამტარი

მონაკვეთების და ხიდების მშენებლობა. სამუშაოების დასრულების შემდგომ მთლიან სიგრძეზე განხორციელდება კეთილმოწყობის და რეკულტივაციის სამუშაოები.

წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, მოსამზადებელ სამუშაოებს დაეთმობა 1-2 თვე. კეთილმოწყობის და რეკულტივაციის სამუშაოებისთვის ასევე საჭირო იქნება 1-2 თვე. მშენებლობისთვის საჭირო დანარჩენი პერიოდი (28-30 თვე) მოიცავს ძირითად სამუშაოებს, მათ შორის მიწის სამუშაოებს და ბეტონის სამუშაოებს. ჯამში, გზის მშენებლობა გაგრძელდება 2.5-3 წელი.

მშენებლობაზე დასაქმებული იქნება 150-200 ადამიანი, მათგან დიდი ნაწილი იქნება ადგილობრივი მოსახლე.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო ბანაკის მოსაწყობად გათვალისწინებული იქნა სხვადასხვა გარემოებები, კერძოდ, მაგისტრალის სამშენებლო დერეფნის სიახლოვე, კომუნიკაციების: წყალი, ელექტროენერჯია, არსებული გზები და სხვა. ხელმისაწვდომობა, დამაკმაყოფილებელი ბუნებრივი პირობები სწორი რელიეფი, ნაკლები მცენარეები, ნაკლები ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა); მგრძობიარე რეცეპტორებიდან (სახლები, დაცული ტერიტორია და სხვ.) დაშორების დიდი მანძილი, რომ მინიმუმამდე შემცირდეს ხმაურით, ემისიებით და ვიბრაციით მოსალოდნელი ზემოქმედება; ტერიტორიის მფლობელი და მიწის ნაკვეთის კატეგორია და სხვა. ზემოაღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით შერჩეულია სამშენებლო ბანაკისთვის ხუთი ალტერნატიული ტერიტორია შემდეგ GPS კოორდინატებზე: 1. X – 502712; Y – 4615108. საკადასტრო კოდი: 81.10.39.269; 2. X – 503252; Y – 4615405. საკადასტრო კოდი: 81.10.27.730; 3. X – 503991; Y – 4615572. საკადასტრო კოდი: 81.10.27.974; 4. X – 506058; Y – 4613865. საკადასტრო კოდი: 81.10.30.696; 5. X – 517601; Y – 4617517. საკადასტრო კოდი: 55.15.62.050.

პროექტის მიხედვით, სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე მოეწყობა სატრანსპორტო საშუალებების სადგომი; ბეტონის საწარმო; 5 ტონიანი დიზელის რეზერვუარი; ინერტული მასალის ღია და დახურული დასაწყობების ადგილები. ტერიტორიაზე ინერტული მასალის სამსხვრევ-დამახარისხებელი დანადგარების მოწყობა დაგეგმილი არ არის, ასევე ბანაკის ფარგლებში მოეწყობა სველი წერტილები და საასენიზაციო ორმოები.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო გზის დერეფანში განვითარებული რელიეფური პირობების გათვალისწინებით უმეტეს უბანზე საჭირო იქნება ყრილების მოწყობა და გზის ვაკისის ნიშნულის ამაღლება მიწის არსებული დონიდან. თუმცა ზოგიერთ მონაკვეთზე არსებობს ჭრილების მოწყობის საჭიროებაც, მათ შორის უნდა გამოიყოს სოფ. მუხრანის მეცხოველეობის სამხრეთით და დასავლეთით გამავალი დაახლოებით 5 კმ სიგრძის მონაკვეთი. შესაბამისად გამონამუშევარი ქანები ძირითადად წარმოიქმნება ამ მონაკვეთებზე ჩასატარებელი სამუშაოების პროცესში. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მაგისტრალის უმეტეს ნაწილზე არსებობს ყრილების მოწყობის საჭიროება და წარმოქმნილი გამონამუშევარი გრუნტის უმეტესი ნაწილი გამოყენებული იქნება პროექტის მიზნებისთვის. გარდა ამისა, სახელმწიფოსთან ან მუნიციპალიტეტებთან შეთანხმებით შესაძლებელია გრუნტი გამოყენებული იქნეს ეროზირებული ტერიტორიების ნიველირებისთვის და სხვა ტიპის დაზიანებული მიწის ნაკვეთების აღსადგენად. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე გამონამუშევარი ფუჭი ქანები, როგორც სანაყაროზე მუდმივ განთავსებას დაქვემდებარებული ნარჩენი ინერტული მასალა არ წარმოიქმნება. ზემოაღნიშნულის მიუხედავად, იმ შემთხვევაში თუ ფუჭი ქანების სანაყაროზე განთავსების საჭიროება შეიქმნა, შერჩეულ იქნა სანაყაროს მოსაწყობად ტერიტორია, რომლის GPS კოორდინატებია: X-508750 Y-4612504.

საპროექტო ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესში წყლის გამოყენება მოხდება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით, აგრეთვე შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს

სხვადასხვა სამშენებლო მასალების დასამზადებლად. რეგიონში სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლების მომარაგების ძირითად წყაროებია არტეზიული ჭები და ჭაბურღილები. ბანაკებზე მოეწყობა შესაბამისი ტევადობის მქონე სამარაგო რეზერვუარები. შესაძლებელია ცალკეულ უბნების წყლით მომარაგებისთვის გამოყენებული იქნეს ავტოციტერნები. ტექნიკური წყლის აღება ძირითადად მოხდება დერეფნის სიახლოვეს გამავალი ზედაპირული წყლის ობიექტებიდან (მდ. ლოჭინი და მდ. იორი). სამშენებლო სამუშაოების პროცესში ტექნიკური მიზნებისათვის საჭირო წყლის ჯამური რაოდენობა იქნება დაახლოებით 30 000 მ³/წელ. სხვადასხვა გაუთვალისწინებელი შემთხვევების ჩათვლით (ხანძარი ან სხვ.) ტექნიკური წყლის მიახლოებითი რაოდენობა 40-50 ათას მ³/წელ-ს არ გადააჭარბებს.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საჭიროების შემთხვევაში სამშენებლო ბანაკების ტერიტორიაზე წყალარინებისთვის გათვალისწინებული იქნება შესაბამისი ინფრასტრუქტურა, კერძოდ: ტექნიკური ჩამდინარე წყლებისთვის მოეწყობა სალექარები და საჭიროების შემთხვევაში უფრო რთული სისტემის გამწმენდი ნაგებობები. გამწმენდი ნაგებობებიდან გამოსული წყლების ზედაპირული წყლის ობიექტში ჩაშვების გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში სამინისტროსთან დამატებით შეთანხმება ზღვრულად დასაშვების ჩაშვების (ზდჩ) ნორმები.

იქიდან გამომდინარე, რომ პროექტი ითვალისწინებს საპროექტო გზისთვის ძირითადად ახალი დერეფნის ათვისებას და ამასთანავე პროექტის განხორციელების მიმდებარე ტერიტორიებზე განვითარებულია მეორადი (გრუნტიანი გზები) არსებული საგზაო მოძრაობის მართვა მნიშვნელოვან სირთულეებთან არ იქნება დაკავშირებული. საგზაო მოძრაობის მართვისთვის შესაბამისი ღონისძიებების გატარება ძირითადად საჭირო იქნება საპროექტო დერეფნის საწყის მონაკვეთზე (არსებული გზაგამტარიდან დაახლოებით 1-2 კმ მონაკვეთის ფარგლებში), სადაც პროექტი ახალი მაგისტრალის განვითარებას ძველი გზის პარალელურად ითვალისწინებს.

აღნიშნულ უბანზე სამუშაოები პირველ რიგში განხორციელდება გასაფართოებელი დერეფნის ფარგლებში, რომლის დროსაც სატრანსპორტო გადაადგილება უზრუნველყოფილი იქნება ძველი გზით. აღნიშნული ეტაპის დასრულების შემდგომ სატრანსპორტო ნაკადი გადავა ახალ გზაზე, ხოლო სამუშაოები დაიწყება ძველი გზის დერეფანში.

საპროექტო საავტომობილო მაგისტრალის დერეფანში არსებობს სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებს შორის გამავალი გრუნტიანი გზების ქსელი. მშენებლობის ეტაპზე ძირითად (საკვანძო) სატრანსპორტო მაგისტრალს წარმოადგენს არსებული გზა ქ. თბილისიდან ბაკურციხემდე. ამდენად პროექტი პრაქტიკულად არ ითვალისწინებს მშენებლობისთვის საჭირო დროებითი გრუნტის გზების გაყვანას.

საპროექტო საავტომობილო გზის დერეფანი გეოგრაფიულად მდებარეობს გარდაბანისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტებში. დერეფანი ძირითადად ლოკალიზებულია ურბანულ და ანთროპოგენური ტიპის ჰაბიტატებზე. ჩატარებული კვლევების შედეგად დადგინდა, რომ თბილისი-ბაკურციხის ავტომაგისტრალის თბილისი-თოხლიაურის საპროექტო დერეფანი არ გამოირჩევა ბიომრავალფეროვნების რომელიმე კომპონენტის ღირებულებით. მცენარეული საფარი ძალზედ ღარიბია. ხე-მცენარეები წარმოდგენილია ალაგ-ალაგ, ცალკე მდგომი ერთეული ეგზემპლარების სახით. ძირითადად საპროექტო ზოლში წარმოდგენილია ბალახოვანი, ძალზედ მეჩხრად გავრცელებული ბუჩქოვანი და კულტურული მცენარეები.

კვლევებით არ გამოვლენილა ცხოველთა მნიშვნელოვანი საბინადრო ადგილები, რომლის მიზეზიც დერეფნის უმეტეს ნაწილზე მაღალი ანთროპოგენური დატვირთვა და მცენარეული საფარის დაბალი სიხშირეა. შედარებით მაღალმგრძობიარე ჰაბიტატებად

მიჩნეულია მდინარისპირა ჭალის ტიპის ჰაბიტატები, თუმცა მათი ანთროპოგენური დატვირთვა საკმაოდ მაღალია და ბუნებრიობის ხარისხი საგრძნობლად დაქვეითებული.

საველე კვლევის პროცესში საპროექტო დერეფანში და მის სიახლოვეს დაფიქსირებულია საქართველო წითელი ნუსხით დაცული მხოლოდ ერთი სახეობა - კაკლის ხე, რომელსაც მოწყვლადობის მაღალი სტატუსი არ გააჩნია. კვლევის პროცესში საქართველოს წითელი ნუსხით დაცული ცხოველთა სახეობები არ დაფიქსირებულა და ლანდშაფტის სპეციფიკურობიდან გამომდინარე მათი შეხვედრილობის ალბათობა ძალზედ დაბალია. აღსანიშნავია მდინარისპირა ჭალის ტიპის ტერიტორიები, სადაც შეიძლება შეგვხვდეს ხმელთაშუა ზღვის კუ. ამასთან ყურადღება გამახვილდა გადამკვეთი წყლის ობიექტების სანაპირო ზოლის შესწავლას, წყლის მოყვარული ძუძუმწოვრების (მათ შორის საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი წავის) არსებობის ნიშნების დაფიქსირებას. თუმცა წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, კვლევის დროს არ დაფიქსირებულა წავის არსებობის კვალი და მისთვის მიმზიდველი ჰაბიტატები.

იქთიოლოგიური თვალსაზრისით საპროექტო დერეფნის გადამკვეთი წყლის ობიექტებიდან შედარებით მგრძობიარედ შეიძლება გამოიყოს საპროექტო დერეფნის ის მონაკვეთები, რომელიც ზედაპირული წყლის ობიექტების გადამკვეთია და მდინარისპირა ჰაბიტატებია წარმოდგენილი. მათ შორის აღსანიშნავია მდ. იორის გადაკვეთის უბანი. საპროექტო დერეფნის შემხვედრი სხვა წყლის ობიექტები გაცილებით მცირე ზომისაა და მათ არ გააჩნიათ მკვეთრად გამოხატული მდინარისპირა ჰაბიტატები. წარმოდგენილი კვლევების მიხედვით, მდ. იორში საველე ჭერების დროს მოპოვებული იქნა შესაბამისი იქთიოლოგიური მასალა, რომელთაგან წითელი ნუსხის სახეობა არ დაფიქსირებულა. საპროექტო გზის მშენებლობის საერთო 3392561 მ² ფართობიდან სახელმწიფო ტყეში მდებარეობს 169372 მ² კერძოდ, 1. გარდაბანი-მარნეულის სატყეო უბნის საცხენისის სატყეოს ყოფილ საკოლმეურნეო ტყეში; 2. საგარეჯოს სატყეო უბნის პატარძელის სატყეოს ყოფილ საკ. ტყეში, საგარეჯოს სატყეოს კვარტალ N24-ში და გიორგიწმინდას სატყეოს კვარტალ NN13,14-ში. გიორგიწმინდას სატყეოში მდებარე ფართობი ზედდებაშია სახელმწიფო ტყის ფონდად რეგისტრირებულ შემდეგ მიწის ნაკვეთებზე: ს/კ N55.12.70.181 ფართობით - 97414 მ²; ს/კ N55.12.70.213 ფართობით - 2932 მ²; ს/კ N55.12.70.182 ფართობით - 4137 მ²; ს/კ N55.12.70.188 ფართობით - 2573 მ²; ს/კ N55.12.70.187 ფართობით - 55099 მ²; ს/კ N55.12.70.019.606 ფართობით - 12500 მ² და სატყეო სააგენტოს მიერ N882019662959 განცხადებით რეგისტრაციისთვის მოთხოვნილ 2752 მ² ფართობზე საიდანაც სახელმწიფო ტყეს წარმოადგენს 451 მ².

საპროექტო დერეფანი დაახლოებით 3,2-კმ-ით არის დაშორებული მარიამჯვარის ნაკრძალიდან, საპროექტო დერეფანსა და დაცულ ტერიტორიებს შორის წარმოდგენილია ურბანული განვითარების ზონები, შესაბამისად დაცულ ტერიტორიებზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

დაგეგმილი საქმიანობის სპეციფიკის გათვალისწინებით ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე ზემოქმედება მოსალოდნელია მიწის ზედაპირული ფენის სტაბილურობის დარღვევით, პროდუქტიულობის დაქვეითების შედეგად სარეკულტივაციო რესურსის დაკარგვით, აგრეთვე გამოყენებული მასალების, ნარჩენების არასწორი მართვის და დამაბინძურებელი ნივთიერებების (ნავთობპროდუქტები) დაღვრის შემთხვევაში. ზემოაღნიშნული შემთხვევები დაკავშირებულია მშენებლობის ეტაპისთვის. საქმიანობის განხორციელების პროცესში ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე ნეგატიური ზემოქმედების თავიდან არიდების მიზნით განხორციელდება შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

პროექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე არ იგეგმება მდინარეების სრული ხარჯის გადამღობი რაიმე ტიპის ნაგებობების მშენებლობა. ხიდების ბურჯები მოეწყობა

ეტაპობრივად - სამუშაო მოედნისგან მდინარის ხარჯი არიდებული იქნება დროებითი მიწაყრილებით, ისე რომ შენარჩუნდეს მდინარის უწყვეტობა და ადგილი არ ჰქონდეს წყლის ნაკადის ფრაგმენტირებას. აღსანიშნავია, რომ მდ. იორზე ხიდის ბურჯების მშენებლობა დაიგეგმება და განხორციელდება წყალმცირობის პერიოდში. მდგომარეობას ამსუბუქებს ის ფაქტიც, რომ მოცემულ კვეთში შესაძლებელია მდინარის ჩამონადენის ხელოვნური რეგულირება, პალდოს სათავე ნაგებობის საშუალებით. აქედან გამომდინარე მდ. იორზე გათვალისწინებული ხიდის მშენებლობა მნიშვნელოვან სირთულეებთან არ იქნება დაკავშირებული და შესაძლებელია წყლის ბუნებრივი ხარჯების მართვა. პროექტი არ ითვალისწინებს გვირაბების და სხვა ღრმა მიწისქვეშა ინფრასტრუქტურის მშენებლობას. აქედან გამომდინარე ღრმა წყალშემცველი ჰორიზონტების გადაკვეთის და მიწისქვეშა წყლების რეჟიმზე რაიმე სახის ზემოქმედებას ადგილი არ ექნება.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა, რელიეფი, კლიმატი, გეომორფოლოგიური და მეტეოროლოგიური პირობები, ბიოლოგიური გარემო, ნიადაგები, ჰიდროლოგიური და გეოლოგიური პირობები.

გზმ-ის ანგარიშში გეოლოგიური საკითხები აღწერილია ლიტერატურული მონაცემებისა და საველე გამოკვლევების შედეგების საფუძველზე. საპროექტო ტერიტორიის ამგები ქანები კაინოზოური ასაკისაა. შედარებით ძველი ასაკის წარმონაქმნები (პალეოცენი) ტერიტორიის დასავლეთ ნაწილშია გაშიშვლებული. აღმოსავლეთით ქანები უფრო ახალგაზრდა (ეოცენი) ასაკისაა. საკვლევ ტერიტორიაზე თითქმის ყველგან გვხვდება მეოთხეული ასაკის ალუვიური, დელუვიური და პროლუვიური წარმონაქმნები. აღნიშნული დანალექები იკავებენ რელიეფის ვაკე ადგილებს, ფერდობების ქვედა ზონებს და მდინარეთა კალაპოტების ლოკაციებს. ანგარიშში გეოლოგიური კვლევის შედეგები ასახულია 1:50 000 მასშტაბის გეოლოგიურ რუკაზე. რაიონში დომინირებენ სუსტად დანაოჭებული მოლასური ფორმაციები, რომლებიც იკვეთებიან სუბგანედური მიმართულების რღვევებით და ნაპრაღთა სისტემებით.

საპროექტო მარშრუტზე, გრუნტების გეომექანიკური თვისებების დასადგენად, ჩატარებული გეოტექნიკური კვლევის ფარგლებში, გაყვანილია 43 შურფი და გაბურღულია 61 ჭაბურღილი. სამთო გამონამუშევრებიდან მოპოვებული ნიმუშები შესწავლილია ლაბორატორიულად, საქართველოში მოქმედი სტანდარტების შესაბამისად. საკვლევ, გაფართოებულ დერეფანში გავრცელებული გრუნტების კვლევის მონაცემები წარმოდგენილია შემაჯამებელ ცხრილებში. გრუნტები იდენტიფიცირებულია მარშრუტის მთელ სიგრძეზე და თითოეულ პიკეტზე აღწერილია მათი მახასიათებლები ვერტიკალურ ჭრილში. მდ. იორზე და მდ. თვალთხევზე საპროექტო სახიდე გადასასვლელების ბურჯებთან და გვერდით ბურჯებთან, გრუნტების პირობების დასადგენად და შესაფასებლად, ჩატარებულია დეტალური საინჟინრო-გეოლოგიური გამოკვლევები. გრუნტების მახასიათებლების გათვალისწინებით დადგენილია საფუძვლის ნიშნულები. მდინარეთა ნაპირების ეროზიის და ხიდის საფუძვლების ეროზიისაგან დასაცავად დაგეგმილია გაბიონის ტიპის დაცვის ღონისძიებების გამოყენება. ასეთი სამუშაოების მასშტაბები ემყარება საანგარიშო 100 წლიან წყალდიდობას. ანალოგიური გათვლები და ჩასატარებელი ღონისძიებები იანგარიშება, იმ მრავალრიცხოვანი სახიდე გადასასვლელისათვის, რომლებიც აიგება მცირეწყლიან და მშრალ ხევზე, მათი აგრესიული ბუნებიდან გამომდინარე. ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური შეფასებით საპროექტო დერეფანი დამაკმაყოფილებელ პირობებშია.

გზმ-ის ანგარიშში მოყვანილი ჰიდროლოგიური ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო დერეფანი გადის ივრის ზეგანზე და კვეთს დიდი რაოდენობით ზედაპირული წყლის ობიექტს, მათ შორის დიდ და პატარა მდინარეებს, აგრეთვე მშრალ ხეებს. ამასთან

საავტომობილო გზის დერეფანი კვეთს სარწყავ არხებს, რომლებიც წყალს იღებენ ზემო სამგორის სარწყავი სისტემის ზემო მაგისტრალური არხიდან მხოლოდ სავეგეტაციო რწყვის პერიოდში. ამასთან გზმ-ის ანგარიშს თან ახლავს შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ შეთანხმების დოკუმენტი, სადაც განსაზღვრულია თბილისი-სართიჭალა და სართიჭალა-საგარეჯოს მონაკვეთზე, ავტომაგისტრალით სამელიორაციო არხების გადაკვეთის კვანძების მოწყობა.

განსახილველი ავტომაგისტრალი კვეთს მდ. იორს და თვალთხევს. ასევე შედარებით მცირე ხევეებს, რომლებიც წლის ხანგრძლივი დროის მანძილზე მშრალია. წყალი ხევეების კალაპოტში გვხვდება მხოლოდ ინტენსიური წვიმებისა და თოვლის უმნიშვნელო საფარის დნობის პერიოდში. ამასთან, წვიმებით გამოწვეული წყალმოვარდნის ხარჯები და დონეები დიდად აღემატება თოვლის დნობით გამოწვეულ ხარჯებსა და დონეებს.

მდინარე იორის წყლის მაქსიმალური ხარჯის საანგარიშო სიდიდეების მისაღებად საპროექტო გზის ხიდის კვეთში, მდინარის ხარჯს ემატება სიონის წყალსაცავის კაშხლის კატასტროფული წყალსაგდებიდან გადმოშვებული წყლის რაოდენობა, რაც ითვალისწინებს მდინარის მთლიან აუზში მოსული თავსხმა წვიმით გამოწვეულ ხარჯს წყალსაცავის სრულად შევსებისა და კატასტროფული წყალსაგდებიდან წყლის გადმოშვების პირობებში. ვინაიდან ზემოაღნიშნული მდინარეები და უსახელო ხევეები ჰიდროლოგიური თვალსაზრისით შეუსწავლელია, მდინარის მაქსიმალური ხარჯების სიდიდეები დადგენილია მეთოდით, რომელიც მოცემულია „კავკასიის პირობებში მდინარეთა მაქსიმალური ჩამონადენის საანგარიშო ტექნიკურ მითითებებში“. გზმ-ის ანგარიშში აგრეთვე წარმოდგენილია ინფორმაცია მყარი ნატანის შესახებ. მდინარეების თვალთხევის, წიფლისხევის, ანტოკისხევის, თოხლიაურისხევის ღვარცოფული ნაკადის მაქსიმალური ხარჯები, მიღებულია საანგარიშო სიდიდეებად საპროექტო ავტომაგისტრალის გადაკვეთებზე.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, სადაც ასევე მოცემულია მოსალოდნელი ნარჩენების სახეები, მიახლოებითი რაოდენობები და მათი მართვის ღონისძიებები. პროექტის მოსამზადებელ და მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია საყოფაცხოვრებო და სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების გატანა მოხდება ადგილობრივ მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენებისთვის ტერიტორიაზე დაიდგმება შესაბამისი აღნიშვნის მქონე კონტეინერები დროებითი განთავსებისთვის და შემდგომი მართვის მიზნით გადაეცემა შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე კომპანიას.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია ისტორიულ-კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლებზე ზემოქმედება, წარმოდგენილი კვლევების შედეგების მიხედვით, საპროექტო ტერიტორიის ბუფერული ზონა პალეოლითის ხანიდან მე-19 საუკუნემდე აქტიურად იყო დასახლებული. ამდენად, ამ ტერიტორიაზე მიწის სამუშაოების წარმოებისას შეიძლება გამოვლინდეს ისტორიული და არქეოლოგიური ობიექტები. სტაციონარული არქეოლოგიური სამუშაოები საპროექტო ტერიტორიაზე არ ჩატარებულა, გარდა იშვიათი გამონაკლისისა. დღემდე მოცემულ ტერიტორიაზე ყველაზე ცნობილი ძეგლები აღმოჩენილია შემთხვევით, ზოგიერთი მათგანი კი - არქეოლოგიური გათხრებისა და ზედაპირული დაკვირვებებით. სამუშაოების მსვლელობისას არქეოლოგიური ობიექტის აღმოჩენის შემთხვევაში „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-10 მუხლის თანახმად, სამუშაოები უნდა შეჩერდეს და აღნიშნულის შესახებ უნდა ეცნობოს საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის სააგენტოს.

გზმ-ის ანგარიშში განხილულია ავარიული სიტუაციების წარმოქმნის რისკები და მოცემულია ავარიებზე რეაგირების გეგმა, აგრეთვე წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი

მონიტორინგის გეგმა და გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სამინისტრომ უზრუნველყო წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაციის, როგორც სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ისე გარდაბანის და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტების მერიის საინფორმაციო დაფებზე განთავსება. საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაცია განთავსდა გარდაბანისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე, საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ, ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილას. ვინაიდან საქართველოში ახალი კორონავირუსის გავრცელების პრევენციის მიზნით ქვეყანაში სხვადასხვა პერიოდში მოქმედებს სხვადასხვა სახის შეზღუდვა, კოდექსით გათვალისწინებული პროცედურების შეუფერხებლად ჩატარების მიზნით, 2020 წლის 18 სექტემბერს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსში“ განხორციელდა ცვლილება (<https://matsne.gov.ge/document/view/4994730?publication=0>), რომელიც ითვალისწინებს საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული პანდემიის/ეპიდემიის დროს, ქვეყანაში არსებული ეპიდემიოლოგიური მდგომარეობის გათვალისწინებით, საჯარო განხილვის დისტანციურად, კომუნიკაციის ელექტრონული საშუალებების გამოყენებით ჩატარების შესაძლებლობას. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის საჯარო განხილვა გაიმართა 2021 წლის 25 მარტს webex-ის აპლიკაციის საშუალებით. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, გარდაბანისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლები და საკონსულტაციო ორგანიზაცია შპს „ეკო-სპექტრის“ წარმომადგენელი. განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან პროექტთან დაკავშირებით შენიშვნები და მოსაზრებები არ გამოთქმულა. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები წარმოდგენილი არ ყოფილა.

გზმ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლის და ამავე კოდექსის I დანართის მე-11 პუნქტის საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გარდაბანისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის პირველი ლოტის (თბილისი-საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი) მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, დასკვნების და რეკომენდაციების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების შესაბამისად;

4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის გეგმაში დამატებით უზრუნველყოს სამინისტროსთან ანგარიშგების შესახებ ინფორმაციის ასახვა და აღნიშნული განახლებული გეგმის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა. ბიომრავალფეროვნებაზე მონიტორინგი უზრუნველყოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სახელმწიფო ტყის ტერიტორიაზე, ნებისმიერი ქმედება განახორციელოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით და მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს აღნიშნული საკითხის სსიპ ეროვნულ სატყეო სააგენტოსთან შეთანხმება;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა დაგეგმილი სამუშაოები განახორციელოს არქეოლოგიის ზედამხედველობით. არქეოლოგიური კვლევის ანგარიშით გამოვლენილ აქტიურ უბნებზე უზრუნველყოს მუდმივი არქეოლოგიური მონიტორინგი. უცნობი არქეოლოგიური ობიექტის/ობიექტების გამოვლენის შემთხვევაში „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-10 მუხლის თანახმად, დაუყოვნებლივ შეაჩეროს სამუშაოები და ამის შესახებ აცნობოს საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოს;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს „ნიადაგის დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონით და „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულება;
8. ნაპირსამაგრი სამუშაოების საჭიროების შემთხვევაში საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს შესაბამისი ღონისძიებების შემუშავება და კანონმდებლობით დადგენილი წესით სამინისტროში წარმოდგენა;
9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის სამინისტროსთან შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების თანახმად. ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს სამინისტროსთან შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
10. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო მოედნის/ბანაკის დეტალური პროექტის, ასევე ფუჭი ქანების სანაყაროების დეტალური პროექტების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა Shp ფაილებთან ერთად, მათი მოწყობა უზრუნველყოს სამინისტროსთან შეთანხმებული პროექტების შესაბამისად;
11. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“, „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ“ და „წყლის შესახებ“ საქართველოს კანონებით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა;
12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;

13. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
14. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
15. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
16. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, გარდაბნისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფებზე;
17. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ლევან დავითაშვილი



მინისტრი