



## საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის



KA060107727077814

### ბრძანება №502

ქ. თბილისი

21 / აგვისტო / 2014 წ.

საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 107-ე კმ-ზე მდ. ბიდარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის დამტკიცების შესახებ

„გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტისა და ამავე მუხლის და მე-4 პუნქტის საფუძველზე

#### ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. დამტკიცდეს, საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 107-ე კმ-ზე მდ. ბიდარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა № 39; 20.08.2014 წ;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით (№ 39; 20.08.2014 წ) გათვალისწინებული პირობების შესრულება;
4. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
5. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
6. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს ზემდგომ ადმინისტრაციულ ორგანოში - საქართველოს მთავრობაში (თბილისი, ინგოროყვას ქუჩა N7) ან თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

საფუძველი: გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების დეპარტამენტის უფროსის თამარ შარაშიძის მოხსენებითი ბარათი; საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წერილი (№ 02-12/5068; 05.08.2014 წ )

მინისტრი



ელგუჯა ხოკრიშვილი



საქართველოს ბარემოსა და ბუნებრივი რესურსების  
დაცვის სამინისტრო  
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

საქართველო, 0114, თბილისი, გულუას ქ. 6, ტელ: 272-72-00, 272-72-20 ფაქსი: 272-72-37

ეკოლოგიური ექსპერტიზის  
დასკვნა პროექტზე

№ 39

20 აგვისტო 2014 წ.

I საერთო მონაცემები

1. საქმიანობის დასახელება – საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 107-ე კმ-ზე მდ. ზიდარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა და ექსპლუატაცია.
2. საქმიანობის განმახორციელებლის დასახელება და მისამართი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზ. № 12
3. საქმიანობის განხორციელების ადგილმდებარეობა – ყაზბეგის მუნიციპალიტეტი.
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 6.08.2014 წ
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – „კოქს კონსალტი“ GMBH.

## II ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 107-ე კმ-ზე მდ. ბიდარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზშ) ანგარიში.

საპროექტო ტერიტორია განლაგებულია ყაზბეგის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე სოფ. კობის მიმდებარედ. აღსანიშნავია, რომ გზშ-ს ანგარიში წარმოადგენს, მხოლოდ სახიდე გადასასვლელის გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას და მასში არ არის განხილული გზის სავალი ნაწილის ის მონაკვეთები, რომლებიც წარმოადგენს სახიდე გასასვლელის ე.წ. მისასვლელ მონაკვეთებს.

### გზშ-ს ანგარიშის თანახმად:

საქართველოს ბიუჯეტის დაფინანსებით ამჟამად მიმდინარეობს მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის რიგი მონაკვეთების სარეაბილიტაციო სამუშაოები. გზის არსებული მდგომარეობიდან და დატვირთვებიდან გამომდინარე, აღნიშნული ხიდი ვეღარ აკმაყოფილებს ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და საჭირო გახდა ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა.

არსებული საავტომობილო ხიდი ვერ უზრუნველყოფს უსაფრთხოების და ტექნიკური ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და საჭიროა ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა, რომელიც უზრუნველყოფს მოსახლეობის უსაფრთხო და ეფექტურ სატრანსპორტო გადაადგილებას საერთაშორისო მნიშვნელობის ტრასაზე. გაუმჯობესებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა 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. მნიშვნელოვანი სოციალური ეფექტი ექნება ტურისტული ნაკადების ზრდას.

პროექტირების შემდგომ, საერთაშორისო სტანდარტების გათვალისწინებით შეიცვალა გზის დიზანი (მოხვევის კუთხე, დახრილობის სტანდარტები, უსაფრთხოების ნორმები). დაგეგმილი მარშრუტი სცილდება როგორც არსებულ ხიდის ტრასას, ასევე წლების წინ დაწყებული ხიდის მონაკვეთს. ცვლილების აუცილებლობიდან გამომდინარე, ანგარიშში წარმოდგენილია მხოლოდ არაქმედების (პროექტის განუხორციელებლობის) ალტერნატივა.

არაქმედების ალტერნატივა გულისხმობს პროექტის განუხორციელებლობას, ანუ სახიდე გადასასვლელის არსებული მდგომარეობით ექსპლუატაციას. სოციალურ და ეკონომიკურ ასპექტების შეფასებით დადგინდა, რომ პროექტის არ განხორციელების ალტერნატიული ვარიანტი უარყოფითი წიშის მატარებელია, შესაბამისად - უგულვებელყოფილ იქნა. აღსანიშნავია რომ გარემოსდაცვითი კუთხით არსებული ხიდის, მიტოვებული ხიდის მშენებლობის და დაგეგმილი ხიდის ტერიტორიები არ განეკუთვნებიან მაღალი სენსიტურობის არეალს. აღსანიშნავია, ასევე ის გარემოებაც, რომ აღნიშნული ტერიტორიები დარიბია ფლორისტული და ფაუნისტური სახეობებით.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით დაიგეგმა მდ. ბიდარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა. აღნიშნული გადაწყვეტილება მიღებული იქნა ასევე იმის გათვალისწინებითაც, რომ დაგეგმილი მონაკვეთი უსაფრთხოა მიდებარე ტერიტორიებზე დასახლებულთათვის. დაგეგმილი ხიდის წინასწარდამზადებული რკინაბეტონის კოჭების განაწილებაა - 3X18 მ. მალის ნაშენის კვეთი შედგება 18 მეტრი სიგრძის 9 ცალი წინასწარდამზადებული ტეხბრი რკინაბეტონის ე.წ. კოჭისაგან (ბეტონის კლასი C40/50, არმატურის კლასი S500). ხიდის სავალი ნაწილის გაბარტი (თვალამრიდიდან თვალამრიდამდე) დანიშნულია 9.0 მეტრი სიდიდით, რომელიც ორივე მხარეს შეიცავს 1,25 მ სიგანის უსაფრთხოების ზოლებს. გზის საფარის სრული სიგანე 7.5 მეტრს.

ხიდის ბურჯები შერჩეულია ე.წ. ბრტყელი საძირკვლით, რომელიც გარემოსდაცვითი კუთხით და ტექნოლოგიურად მარტივი შესასრულებელია ე.წ. ხიმინჯოვან ბურჯებთან შედარებით.

სადრენაჟო სისტემის პროექტირება მოხდება ჰიდრაულიკური გამოთვლების შედეგებზე დაყრდნობით. გამოთვლა ჩატარდა ისეთი მეთოდების გამოყენებით, რომლებიც ითვალისწინებს ჰიდრაულიკურ გამტარუნარიანობას, სატრანსპორტო მოძრაობის უსაფრთხოებას, კონსტრუქციულ ერთიანობას, პრაქტიკული მოვლა-შენახვის და არქიტექტურული ესთეტიკის საკითხებს. წყლის

საპროექტო ხარჯის გამოთვლა მოხდა რაციონალური მეთოდის გამოყენებით, რომელიც ანალოგიურია მეთოდისა, რომელიც გამოიყენება გზის მონაკვეთებზე ხარჯის სანგარიშოდ.

სამშენებლო სამუშაოების შესასრულებლად დაგეგმილია დამხმარე ობიექტებისა და შენობა-ნაგებობების მოწყობა, რომელთა პროექტირებას და მშენებლობას უზრუნველყოფს კონტრაქტორი. დამხმარე ობიექტების კომპლექსი მოიცავს საცხოვრებელ ბანაკს და ავტომეურნეობას. შერჩეულ ტერიტორიაზე დაპროექტება მოხდება საქართველოში მოქმედი ნორმატიული დოკუმენტების მიხედვით. საყოფაცხოვრებო ბანაკის ტერიტორიაზე, სადაც გათვალისწინებული იქნება ატმოსფერულ ჰაერში სტაციონარული გაფრქვევის წყაროების არსებობა ან/და ზედაპირული წყლის ობიექტებში ჩამდინარე წყლების ჩაშვება, შემუშავებული და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმებული იქნება შესაბამისი დოკუმენტაცია. პროექტის მასშტაბებიდან გამომდინარე, სამშენებლო ბანაკის ტერიტორია ძირითადად გამოყენებული იქნება ავტოტრანსპორტისთვის და მასალების დასაწყობების მიზნით. მუშა-მოსამსახურეებისათვის დაგეგმილია ახლომდებარე მოსახლეობის კუთვნილი სახლების დაქირავება დროებით საცხოვრებლად. ბანაკში განთავსდება ე.წ. ოფისი და გათვლილი იქნება მიახლოებით 20 ადამიანი.

არსებული სახიდე გადასასვლელი გამოყენებული იქნება ახალი სახიდე გადასასვლელის ექსპლუატაციაში გაშვებამდე შეუფერებელი საგზაო მოძრაობის უზრუნველყოფის მიზნით მშენებლობის პერიოდში, რის შემდეგაც მოხდება მისი დემონტაჟი.

სამშენებლო სამუშაოების შესასრულებლად საჭირო ინერტული მასალების შემოტანა დაგეგმილია რეგიონში არსებული ლიცენზირებული კარიერებიდან, ან მოხდება შესაბამისი ლიცენზიის მოპოვება. ხიდეზე გზის საფარისთვის საჭირო ასფალტბეტონის შემოტანა მოხდება მიმდებარე, რამოდენიმე კილომეტრში არსებული ასფალტის ქარხნიდან ხელშეკრულების საფუძველზე. შესაბამისად ახალი ასფალტის ქარხნის მოწყობა დაგეგმილი არ არის.

სამშენებლო სამუშაოების შესასრულებლად დასაქმებული იქნება 100 ადამიანი.

მშენებლობის პერიოდში წყალმომარება გათვალისწინებულია, როგორც სასმელ-სამეურნეო მიზნებისთვის, ასევე ტექნიკური მიზნებისთვის. სასმელ-სამეურნეო მიზნებისათვის წყალი აღებული იქნება ადგილობრივი მიწიქვეშა მტკნარი წყლებიდან, რისთვისაც მოხდება შესაბამისი სამსახურთან შეთანხმება. მოეწყობა რეზერვუარი, საიდანაც თვითდინებით მოხდება წყლის მიწოდება ობიექტებზე.

სამეურნეო-ფეკალური წყალშავებისთვის გათვალისწინებულია სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე ბიოლოგიური გაწმენდის, სეპტიკის მოწყობა.

ნავთობპროდუქტებით ნიადაგის და წყალსატევების დაბინძურების მოსალოდნელი რისკის თავიდან აცილების მიზნით ავტოსადგომის ტერიტორია მოშინდაკდება და მოეწყობა სანიაღვრე წყლების შემკრები სისტემა. არსებობს სანიაღვრე წლების შეწონილი ნივთიერებებით და ნავთობპროდუქტებით დაბინძურების რისკი, ამიტომ შეკრებილი სანიაღვრე წყლებისათვის მოეწყობა ნავთობპროდუქტების დამკერი.

წარმოდგენილია პროექტის ბუნებრივი გარემოს აღწერა, რომლის ფარგლებშიც მიმოხილულია კლიმატის; გეომორფოლოგიური პირობების და გეოლოგიური აგებულების შესახებ ინფორმაცია; ჰიდროლოგია; ლანდშაფტი და ფლორა; ფაუნა.

წარმოდგენილია სოციალური ზემოქმედების ანალიზი, სადაც მიმოხილულია სოციალური გარემოს აღწერა და მასზე ზემოქმედება.

შეფასებულია ზემოქმედების სახეები, რომლებსაც ადგილი ექნება გზის რეაბილიტაციის პერიოდში: ატმოსფერული ჰაერის ხარისხობრივი მდგომარეობის გაუარესება; ხმაურის გავრცელება; ზემოქმედება გეოლოგიურ გარემოზე - სამიში გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურების რისკები; ზედაპირული წყლების დაბინძურების რისკები; გრუნტის წყლების დაბინძურების რისკები; ზემოქმედება ბიოლოგიურ გარემოზე; ნარჩენების მართვის პროცესში მოსალოდნელი ზემოქმედება; ვიზუალურ-ლანდშაფტური ცვლილება; სატრანსპორტო ნაკადების ზრდა; ზემოქმედება ადამიანის ჯანმრთელობაზე და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები.

გზმ-ს ანგარიშში აღნიშნულია, რომ ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი, არც მშენებლობის და არც ექსპლუატაციის ეტაპებზე პროექტის მასშტაბიდან გამომდინარე და მოსახლეობასთან დაშორების გათვალისწინებით (160 მ). საყოფაცხოვრებო ბანაკისათვის შეთანხმებული იქნება შესაბამისი სამსახურთან ჰაერდაცვითი დოკუმენტაცია.

ზემოქმედების მასშტაბები მცირეა ხმაურთან დაკავშირებითაც და მითითებულია, რომ ხმაურის დონე არ გადააჭარბებს ზღვრულად დასაშვებ ნორმებს.

სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე, სამშენებლო დერეფნის და დამხმარე სამშენებლო ობიექტების განთავსების ადგილების დაზუსტების შემდეგ, მოხდება დამატებითი შესწავლა დაზუსტებულ დერეფანში და შედგება ნიადაგის ჰუმუსოვანი ფენის მოხსნის, დროებითი დასაწყობების და რეკულტივაციის გეგმა, რომელშიც რაოდენობრივად იქნება განსაზღვრული სხვადასხვა საპროექტო უბანზე მოსახსნელი და დასასაწყობებელი ნიადაგის ჰუმუსოვანი ფენის მოცულობა. დადგინდება ასევე ის უბნები, რომელთა რეკულტივაციისათვის ან ანტიეროზიული მცენარეული საფარის შექმნისათვისაც გამოყენებულ იქნება მოხსნისი და დროებით დასაწყობებული ნიადაგის ჰუმუსოვანი ფენა. განხორციელდება ყველა იმ მიწის ნაკვეთების GIS (გეოინფორმაციული სისტემები) კოორდინატების დადგენა, მიუხედავად მუდმივი ან დროებითი სარგებლობისა, სადაც განხორციელდება ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა. ნიადაგის ჰუმუსურ ფენაზე არ განხორციელდება სამუშაოები, თუ ადგილი აქვს შემდეგ გარემოებებს: ნიადაგის ფენა გაყინულია; წვიმის ან თოვის დროს; ნიადაგის ფენა გაჟღენთილია წყლით.

ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედება, სამშენებლო სამუშაოების პერიოდში შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარების შემდეგ არ იქნება მნიშვნელოვანი.

საპროექტო გზის დერეფანში ფართომასშტაბიანი სამიმი გეოლოგიური პროცესები არ ფიქსირდება, თუმცა განხილულია შესაძლო გეოდინამიკური პროცესების განვითარების რისკები და დასახულია შესაბამისი ღონისძიებების გატარება.

საპროექტო დერეფანში არ არის გამოვლენილი ფლორისტული თვალსაზრისით მაღალსენსიტიური ადგილები. საპროექტო უბანი ძლიერ ტრანსფორმირებულ ლანშაფტებს მიეკუთვნება. სარეაბილიტაციო სამუშაოების სპეციფიკიდან გამომდინარე, არ არის მოსალოდნელი ზემოქმედება ლანდშაფტზე და მცენარეულ საფარზე. გზმ კვლევის პროცესში საპროექტო უბანზე არ არის აღმოჩენილი წითელი ნუსხის მცენარეთა სახეობები. უშუალოდ სამშენებლო სამუშაოების დაწყების წინ, სამშენებლო დერეფნის ფარგლებში განხორციელდება წინასამშენებლო კვლევა. აღნიშნული კვლევა არ არის განპირობებული გზმ-ში მოცემული მონაცემების არასრულყოფილობით, არამედ წარმოადგენს გარემოსდაცვითი მართვის გეგმის ნაწილს და მისი მიზანია უშუალოდ მშენებლობის წინ, დაზუსტებულ უბნებზე (მაგ. ბანაკისათვის ახლად შერჩეული ადგილი) საფრთხეების გადამოწმება.

საპროექტო ტერიტორიის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით ზემოქმედება ფაუნისტურ გარემოზე არ იქნება მნიშვნელოვანი, თუმცა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე განხორციელდება შესაბამისი კვლევა ინფორმაციის გადამოწმების მიზნით. საჭიროების შემთხვევაში დაიგეგმება შემარბილებელი ღონისძიებები, რომელიც შეთანხმდება გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან.

წინასამშენებლო კვლევა დაგეგმილია ამფიბიებისა და იქტიოფაუნის კუთხითაც. შესაბამისად, მათი არსებობის დაფიქსირების შემთხვევაში მოხდება მათი იდენტიფიკაცია და დაისახება შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

აღწერილია სამშენებლო სამუშაოების და ექსპლუატაციის პერიოდში ნარჩენების წარმოქმნის და მათი მართვის ღონისძიებები. დანართის სახით წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, როგორც მშენებლობის ასევე ექსპლუატაციის პერიოდისთვის.

დაგეგმილი ხიდის სამუშაოების წარმოება დაშორებულია დაცული ტერიტორიებიდან, შესაბამისად ზემოქმედებას ადგილი არ ექნება.

ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლებზე.

უმნიშვნელოა გარემოზე კულტურული ზემოქმედების მასშტაბები, შესაბამისად რაიმე ღონისძიებების გატარება არ იგეგმება.

დაგეგმილია მშენებლობის პერიოდში არქეოლოგიური ზედამხედველობის დაწესება, რაიმე არტეფაქტის დაფიქსირების შემთხვევაში სამუშაოები შეჩერდება და ეცნობება შესაბამის სამსახურებს.

წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის და მონიტორინგის გეგმების მატრიცა, როგორც მშენებლობის ასევე ექსპლუატაციის ფაზებისთვის.

დაგეგმილია ხიდის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პერიოდისთვის შესაძლო ავარიული სიტუაციების გეგმის შედგენა.

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

### III. პირობები

საქმიანობის განმახორციელებელი ვალდებულია:

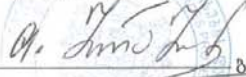
1. უზრუნველყოს საქმიანობის განახორციელება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით წარმოდგენილი ინფორმაციისა და დაგეგმილი შემარბილებელი ღონისძიებების შესაბამისად;
2. დაგეგმილი ხიდის მშენებლობის გამო საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის არსებული მონაკვეთის რეკონსტრუქციის (გზის პარამეტრების ცვლილება) შემთხვევაში უზრუნველყოს „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი პროცედურების გავლა;
3. საყოფაცხოვრებო ბანაკის ტერიტორიაზე სასმელ-სამეურნეო მიზნით მიწისქვეშა მტკნატი წყლის (ჭის მოწყობა) გამოყენების შემთხვევაში უზრუნველყოს შესაბამისი ლიცენზიის აღება;
4. მიწის სამუშაოები განახორციელოს „ნიდაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული რეგლამენტის შესაბამისად;
5. სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში წარმოადგინოს ინფორმაცია სამშენებლო ბანაკის (მოედნის) შესახებ, რომელიც უნდა მოიცავდეს მონაცემებს აღნიშნული ბანაკის განთავსების ადგილის, მიწის კატეგორიის, ნიადაგური მდგომარეობის და ფართობის შესახებ. ასევე ბანაკის სქემატური ნახაზი ინფრასტრუქტურული ობიექტების განთავსების ჩვენებით;
6. უზრუნველყოს დაგეგმილი ხიდის მიმდებარედ გამწვანებითი სამუშაოების ჩატარება ადგილობრივი ჯიშის მცენარეების გამოყენებით;
7. დაგეგმილი ხიდის სამშენებლო სამუშაოების და ასევე ექსპლუატაციაში შესვლისთანავე აცნობოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს;
8. სამშენებლო სამუშაოებისთვის გაფრქვევის სტაციონარული წყაროს მოწყობის შემთხვევაში, უზრუნველყოს შესაბამისი ჰაერდაცვითი დოკუმენტაციის შემუშავება და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროში შეთანხმება მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად (შეთანხმება უნდა მოხდეს საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ და არა მშენებელი კონტრაქტორის მიერ);
9. მშენებლობის ეტაპზე ზედაპირული წყლის ობიექტში წყალჩაშვების შემთხვევაში, მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად უზრუნველყოს „ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების ნორმების პროექტი“-ს შემუშავება და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან შეთანხმება (შეთანხმება უნდა მოხდეს საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ და არა მშენებელი კონტრაქტორის მიერ).

#### IV. დასკვნა

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის მიღების მიზნით წარმოდგენილ საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 107-ე კმ-ზე მდ. ზიდარაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, საქმიანობა შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში გათვალისწინებული პირობებით.

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების  
დეპარტამენტის უფროსი

თამარ შარაშიძე  
(სახელი, გვარი)



(ხელმოწერა)

