



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს მინისტრის

ბრძანება N 2-1234

13/08/2021

ქ. თბილისი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ვაზიანი-მარტყოფი-ნორიო-ღვთაებას საავტომობილო გზის მე-14 კმ-ზე მდ. ნორიოსხევზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ვაზიანი-მარტყოფი-ნორიო-ღვთაებას საავტომობილო გზის მე-14 კმ-ზე მდ. ნორიოსხევზე ახალი სახიდე გადასასვლელის 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 გარდაბანის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში შედგენილია შპს „ინტერპროექტის“ მიერ.

2019 წლის 30 აგვისტოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოდგინა შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ვაზიანი-მარტყოფი-ნორიო-ღვთაებას საავტომობილო გზის მე-14 კმ-ზე მდ. ნორიოსხევზე ახალი სახიდე გადასასვლელის 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 2-1100 18/11/2019).

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სამინისტროს მოთხოვნის საფუძველზე (წერილი N 4442/01), საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი იქნა პროექტის ჰიდროლოგიურ ანგარიშთან დაკავშირებული დამატებითი ინფორმაცია (წერილი N 8701).

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს გარდაბანის მუნიციპალიტეტში, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ვაზიანი-მარტყოფი-ნორიო-ღვთაებას საავტომობილო გზის მე-14 კმ-ზე, სადაც დაგეგმილია მდ. ნორიოსხევზე ახალი

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა. მდინარის გადასაკვეთად მოწყობილია სახიდე გადასასვლელი, რომელიც აგებულია გასული საუკუნეების 80-იან წლებში. ხიდი მდებარეობს გზის სწორ მონაკვეთზე, ხოლო პროფილში განლაგებულია 0,5%-იან გრძივ ქანობზე. ხიდი მდინარის კალაპოტს კვეთს თითქმის მართობულად. ხიდი ორმალიანი ჭრილკოჭოვანი სისტემისაა, სქემით 2X14,0მ. ხიდის მთლიანი სიგრძეა 38,1მ, გაბარიტი 8,1მ+2X0,25მ, ხოლო ვაკისის სიგანე შეადგენს – 8,6მ. სახიდე გადასასვლელის გამოკვლევის დროს დადგინა, რომ შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ვაზიანი – მარტყოფი – ნორიო - ღვთაებას საავტომობილო გზის მე-14 კმ-ზე მდინარე ნორიოსხევეზე მდებარე სახიდე გადასასვლელის მალის ნაშენის მზიდუნარიანობა ვერ აკმაყოფილებს მოქმედი ნორმებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს. შესაბამისად საჭიროა არსებული ხიდის დემონტაჟი და ახალი ხიდის აშენება არსებული ხიდის ღერძზე.

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისათვის საჭირო კვლევა-ძიების პროცესში მოძიებულ იქნა ყველა ის მონაცემი, რომელიც აუცილებელი იყო საპროექტო სამუშაოებისათვის. შესწავლილ იქნა ხიდური გადასასვლელის რაიონის, მდინარის რეჟიმი; ახლომდებარე სამშენებლო მასალების კარიერები; ფლორა, ფაუნა და სხვა. აღნიშნულ კვლევებზე დაყრდნობით შერჩეულ იქნა ხიდის მშენებლობის ოპტიმალური ტერიტორია, რომელსაც ნაკლები დატვირთვა აქვს გარემოზე.

წარმოდგენილ დოკუმენტში განხილულია არაქმედების და ხიდის კონსტრუქციული ალტერნატივები, გარემოსდაცვითი და ტექნიკურ-ეკონომიკური მონაცემების გაანალიზების შედეგად უპირატესობა მიენიჭა ალტერნატივას, რომელიც გულისხმობს ერთმალიანი სახიდე გადასასვლელის მოწყობას. სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტი დამუშავებულია საქართველოში მოქმედი სამშენებლო ნორმების და საპროექტო ტერიტორიაზე შესრულებული საინჟინრო-გეოლოგიური, ჰიდროლოგიური, ბიოლოგიური და სხვა კვლევების საფუძველზე. სახიდე გადასასვლელის სიგრძე შეადგენს 39,1 მეტრს, სავალი ნაწილის სიგანე იქნება 12 მეტრი, ტროტუარების სიგანე 1 მეტრი.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო გზაგამტარი ერთმალიანია, ჭრილკოჭოვანი, სქემით 1X28,0 მ; გეგმაში ხიდი დაპროექტებულია სწორზე, ხოლო ფსადში მცირე 0,37%-იან ქანობზე. ხიდის სიმაღლე (მანძილი სავალი ნაწილის ნიშნულიდან დაბალი წყლის დონემდე) შეადგენს 7,32 მ. ხიდის გაბარიტია 1,0+9,0+1,0 მ, ხოლო ხიდის სიგანე 12,2 მ. ხიდის მთლიანი სიგრძე შეადგენს 39,1 მ. ხიდს აქვს ორი სანაპირო ბურჯი.

საპროექტო ხიდის მალის ნაშენი და ბურჯები ინდივიდუალური კონსტრუქციისაა. მალის ნაშენებად გათვალისწინებულია 28,0 მ სიგრძის ფოლად-რკინაბეტონის კონსტრუქციის ჭრილი სისტემა. ხიდის მალის ნაშენი განიკვეთში შედგება 6 ცალი წინასწარდამაბული რკინაბეტონის 28,0 მ სიგრძის კოჭებისაგან და მასზე დამონტაჟებული კოჭების გამაერთიანებელი მძლავრად არმირებული რკინაბეტონის ფილისაგან, რომელზედაც გათვალისწინებულია სავალი ნაწილის მოწყობა.

ხიდის მთელ სიგრძეზე პროექტით გათვალისწინებულია რკინაბეტონის კონსტრუქციის თვალამრიდებისა და ფოლადის კონსტრუქციების მოაჯირების მონტაჟი. მოაჯირების აგება გათვალისწინებულია მოაჯირის სექციების ერთმანეთთან შედუღების საშუალებით. ფოლადის მოაჯირების ჩამაგრება სავალი ნაწილის რკინაბეტონის ფილაში

გათვალისწინებულია ფოლადის ანკერების საშუალებით. პროექტი ითვალისწინებს ფოლადის ყველა სახის კონსტრუქციის შეღებვას.

საპროექტო ხიდის გრავიტაციული ტიპის N1 და N2 სანაპირო მასიური ბურჯები კონსტრუქციული თვალსაზრისით ერთნაირია, მონოლითური რკინაბეტონის კონსტრუქციისაა და შედგება ბურჯის ტანის, საკარადე კედლის, ფერმისქვეშა ფილისა და ფრთებისაგან. ეროზიისაგან დასაცავად ხიდის ორივე სანაპირო ბურჯთან გათვალისწინებულია რკინაბეტონის სარეგულაციო კედლების მოწყობა. ხიდის სავალი ნაწილიდან წყლის მოსაცილებლად პროექტით გათვალისწინებულია წყალმომცილებელი სისტემის მოწყობა, რომელიც შედგება თუჯის მიმღები ძაბრებისა და პოლიეთილენის 150 მმ დიამეტრის საწრეტი მილებისაგან.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ხიდთან მისასვლელები დაპროექტებულია ორზოლიანი მოძრაობისთვის. სავალი ზოლის სიგანე შეადგენს 3,5 მეტრს. ორივე სავალი ნაწილის სიგანე იქნება 7 მეტრი. სავალი ნაწილის ორივე მხარეს გათვალისწინებულია 1 მეტრიანი გვერდულების მოწყობა. საპროექტო გზის ვაკისის სიგანე შეადგენს 9 მეტრს. ხიდთან მისასვლელი გზების ჯამური სიგრძე იქნება 102 მეტრი.

სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობის დროს პროექტით გათვალისწინებულია არსებული ხიდის დემონტაჟი და ახალი ხიდის მშენებლობა არსებული ხიდის ღერძზე. იმის გათვალისწინებით, რომ საპროექტო ღერძი ემთხვევა არსებული ხიდის ღერძს, მშენებლობის პერიოდში პირველ ეტაპზე მოძრაობის გადართვა გათვალისწინებულია არსებულ საგზაო ქსელზე (საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისის შემოსავლელი გზა). შესაბამისად დროებითი ასაქცევი გზის მოწყობა არ არის დაგეგმილი. მეორე ეტაპზე მოხდება არსებული ხიდის დემონტაჟი, შემდეგ მოსამზადებელი და დაკვალვითი სამუშაოები. მესამე ეტაპზე დაგეგმილია ბურჯების მშენებლობა. ბურჯების ასაშენებლად საჭირო ბეტონის შემოტანა გათვალისწინებულია უახლოესი საწარმოდან. ბურჯების მშენებლობის პარალელურად მოხდება რკინაბეტონის კოჭების შემოზიდვა სპეციალური კოჭშიდებით და დასაწყობდება მიმდებარე ტერიტორიაზე ხის უჯრედებზე. მეოთხე ეტაპზე მოეწყობა ხიდის სავალი ნაწილი, მოაჯირები, თვალამრიდები და სხვა. მშენებლობის დასრულების შემდეგ მოძრაობა გადმოერთვება ახალ სახიდე გადასასვლელზე. საპროექტო ტერიტორიიდან უახლოესი საცხოვრებელი სახლი მდებარეობს 460 მეტრში.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, დაგეგმილი საქმიანობის სპეციფიკის, შესასრულებელ სამუშაოთა მოცულობის და საქმიანობის განხორციელების მასშტაბებიდან გამომდინარე, მძლავრი ინფრასტრუქტურის მქონე სამშენებლო ბანაკების მოწყობა საჭირო არ არის. საპროექტო ხიდის სიახლოვეს დროებით მოეწყობა საქმიანი ეზო, ხოლო პროექტზე მომუშავე მომსახურე პერსონალისათვის, საცხოვრებლად, აგრეთვე ყოველდღიური საჭიროებისათვის მშენებელი კომპანიის მიერ კერძო მესაკუთრისაგან დაქირავებული იქნება საცხოვრებელი სახლი. სამშენებლო სამუშაოებისთვის გათვალისწინებულია სამშენებლო მოედნის მოწყობა, სადაც განთავსდება სადარაჯო ჯიხური, სასაწყობე კონტეინერი, საოფისე კონტეინერი.

სამშენებლო მოედნის ტერიტორიაზე ინერტული მასალების სამსხვრევ-დამხარისხებელი საამქროს მოწყობა დაგეგმილი არ არის. ინერტული მასალები და ასფალტ-ბეტონი მზა

სახით შემოტანილი იქნება რეგიონში არსებული სხვა იურიდიული პირების საამქროებიდან, რომლებსაც ექნებათ შესაბამისი ლიცენზია ბუნებრივი რესურსებით სარგებლობასთან დაკავშირებით.

სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე წყალი გამოიყენება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. მშენებლობისთვის საჭირო ასფალტბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება რეგიონში არსებული სხვადასხვა საწარმოებიდან. სამშენებლო ბაზაზე მოეწყობა 1 ბიო ტუალეტი, ასევე სამეურნეო წყლების შესაგროვებლად საასენიზაციო ორმო 20 მ³ ტევადობის და დაცლა მოხდება საასენიზაციო მანქანის საშუალებით, შესაბამისი შეთანხმების საფუძველზე.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული იქნება 15 ადამიანი, საიდანაც დიდი ნაწილი იქნება ადგილობრივი მოსახლეობა. სამუშაოების ხანგრძლივობა იქნება 180 დღე. მიწის სამუშაოების, ტექნიკის/სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების და მუშაობისას ადგილი ექნება ხმაურის, ვიბრაციის და ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის და წვის პროდუქტების გავრცელებას, რაც იქნება, მოკლევადიანი და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების განხორციელებით საშუალო სიდიდის. სახიდე გადასასვლელის ექსპლუატაციისას ზემოქმედება გამოწვეული იქნება სატრანსპორტო ნაკადით.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოები განხორციელდება საქართველოს მთავრობის №424 დადგენილებით „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტით დამტკიცებული პირობების შესაბამისად.

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

წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორიაზე ბოტანიკოსის მიერ ჩატარდა მოკლევადიანი ბოტანიკური შესწავლა, რომლის მიზანი იყო შემოთავაზებული მარშრუტის გასწვრივ არსებული ძირითადი ჰაბიტატების/მცენარეულობის ტიპების აღნუსხვა და მათი ვიზუალურ დაკვირვებაზე დაფუძნებული შეფასება. მოცემული ინფორმაციის საფუძველზე სავსე კვლევამ გამოავლინა, რომ ობიექტის მთელი ტერიტორია და მისი შემოგარენი წარმოდგენილია სასოფლო-სამეურნეო მიწებით, სადაც იზრდება სხვადასხვა სარეველები და მარცვლოვნებთან ერთად მზარდი მცენარეები.

საპროექტო სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის ადგილი წარმოადგენს ურბანულ ზონას. უნდა აღინიშნოს, რომ საკვლევი ტერიტორია სახეცვლილია და ფლორისტული შემადგენლობით ღარიბია, დამახასიათებელია ქსეროფიტული ეკლიანი ბალახოვნები.

ფაუნისტური კვლევის დროს ყურადღება გამახვილდა საკვლევ დერეფანში და მის შემოგარენში გავრცელებული ძუძუმწოვრების სახეობრივ შემადგენლობაზე და მათ მდგომარეობაზე. უშუალოდ საკვლევი ტერიტორია ცხოველთა მნიშვნელოვანი სახეობების საბინადრო ადგილს არ წარმოადგენს, რაც განპირობებულია მაღალი

ანთროპოგენური დატვირთვით (ინტენსიური საავტომობილო გადაადგილება და მოსახლეობის სიახლოვე).

გზმ-ის ანგარიშის დანართის სახით წარმოდგენილია მდინარე ნორიოსხევის ჰიდროლოგიური ანგარიში, სადაც მოცემულია, მდინარის წყლის მაქსიმალური და მინიმალური დონეების დასადგენად საკვლევი უბნის ტერიტორიაზე ჩატარებული ჰიდროლოგიური კვლევების მონაცემები. წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში განხილულია მდინარის წყლის მინიმალური და მაქსიმალური საანგარიშო ხარჯები. სახიდე გადასასვლელი დაპროექტებულია საპროექტო კვეთში მდ. ნორიოსხევის მაქსიმალური ხარჯების და წყლის შესაბამისი დონეების გათვალისწინებით.

გზმ-ის ანგარიშის დანართის გეოლოგიური ანგარიშის მიხედვით, გამოკვლევის მიზანს წარმოადგენდა: ბუნებრივი პირობების აღწერა ფონდური მასალების საფუძველზე, გავრცელებული გრუნტების ფიზიკურ-მექანიკური მახასიათებლების, გრანულომეტრიული შემადგენლობის, გრუნტის წყლის ქიმიური შემადგენლობის განსაზღვრა. ამისათვის გაიზურდა ერთი 15.0 მ სიღრმის ჭაბურღილი, აღებულ იქნა დაუშლელი და დაშლილი სტრუქტურის გრუნტის თითო ნიმუში და გრუნტის წყლის 1 სინჯი. ჩატარდა ერთი სავლეე გაცრა გრუნტის გრანულომეტრიული შემადგენლობის განსაზღვრისათვის.

მიღებული შედეგების მიხედვით გამოვლინდა სამი საინჟინრო გეოლოგიური ელემენტი (სგე). საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების სირთულის მიხედვით სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის უბანი მიეკუთვნება II კატეგორიას, ხოლო ბურჯების ფუნდამენტების საფუძველად შერჩეულ უნდა იქნას მესამე საინჟინრო გეოლოგიური ელემენტი (სგე) გრუნტი.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ატმოსფერულ ჰაერში ემისიები მშენებლობის ეტაპზე საგზაო-სამშენებლო მანქანების მუშაობისას. მშენებლობის ეტაპზე ემისიების გამომწვევი იქნება სატრანსპორტო და სამშენებლო ტექნიკის გადაადგილება საპროექტო ტერიტორიაზე, მასალების დატვირთვა გადმოტვირთვა და სხვა. იქიდან გამომდინარე, რომ სამშენებლო სამუშაოები წარიმართება შეზღუდული დროის მანძილზე, დამაბინძურებელი ნივთიერებების გავრცელებით უარყოფითი ზემოქმედება მაღალი არ იქნება.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ხმაურის ზემოქმედების განსაზღვრისთვის საანგარიშო წერტილად შერჩეული იქნა სამშენებლო მოედანი. გაანგარიშება ჩატარებულია ყველა მანქანა-მოწყობილობის მუშაობის შემთხვევისთვის (ანუ ყველაზე უარესი სცენარი). გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნის ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. აღსანიშნავია, რომ გაანგარიშებები ჩატარებულია ყველა წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევისათვის, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია და ხმაურის გავრცელების ფაქტობრივი დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, სადაც ასევე მოცემულია მოსალოდნელი ნარჩენების სახეები, მიახლოებითი რაოდენობა და მათი მართვის ღონისძიებები. საპროექტო სახიდე გადასასვლელის საქმიანობის განხორციელების ეტაპზე მოსალოდნელია, როგორც მუნიციპალური, ისე სამშენებლო ნარჩენების და მცირე

რაოდენობის სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. სახიფათო ნარჩენებისთვის ტერიტორიაზე განთავსდება სპეციალური კონტეინერები, რომელიც სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ გადაეცემა შესაბამისი ნებართვის მქონე ორგანიზაციას. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების შეგროვება მოხდება სამშენებლო მოედნის ტერიტორიაზე, სპეციალურ კონტეინერებში და გატანილი იქნება მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე.

გრუნტის ხარისხობრივი მდგომარეობის გაუარესების რისკები დაკავშირებულია გაუთვალისწინებელ შემთხვევებთან, მაგალითად: მოქმედი ტექნიკიდან, სატრანსპორტო საშუალებებიდან ან სხვა დანადგარ-მექანიზმებიდან ნავთობპროდუქტების დაღვრა. იმისათვის, რომ არ მოხდეს გრუნტის ხარისხობრივი გაუარესება გატარდება შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად ვიზუალური შეფასების და საფონდო მასალების კვლევის შედეგების მიხედვით საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება. 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, როგორც სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ასევე მესტიის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობის საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. 2020 წლის 18 სექტემბერს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსში“ განხორციელებული ცვლილების (<https://matsne.gov.ge/document/view/4994730?publication=0>) შესაბამისად, რომელიც ითვალისწინებს საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული პანდემიის/ეპიდემიის დროს, ქვეყანაში არსებული ეპიდემიოლოგიური მდგომარეობის გათვალისწინებით, საჯარო განხილვის დისტანციურად, კომუნიკაციის ელექტრონული საშუალებების გამოყენებით ჩატარების შესაძლებლობას, აღნიშნულ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშთან დაკავშირებით საჯარო განხილვა გაიმართა 2021 წლის 9 მარტს, დისტანციურად, კომუნიკაციის ელექტრონული საშუალებების გამოყენებით. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ: საქართველო გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, გარდაბნის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლები და დაინტერესებული საზოგადოება. დამსწრე საზოგადოების მხრიდან პროექტთან დაკავშირებით შენიშვნები და მოსაზრებები არ გამოთქმულა.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, პროექტთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები არ ყოფილა წარმოდგენილი.

გზმ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი

შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლისა და ამავე კოდექსის პირველი დანართის მე-13 პუნქტის საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გარდაბნის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ვაზიანი-მარტყოფი-ნორიო-ღვთაებას საავტომობილო გზის მე-14 კმ-ზე მდ. ნორიოსხევეზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მართვა უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილების შესაბამისად;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
7. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
8. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
9. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და გარდაბნის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
10. 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

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'ლ. დავითაშვილი'.

მინისტრი