



## საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

### ბრძანება N 2-1420

04/10/2021

ქ. თბილისი

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

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის მეორე ლოტის (საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი-ბაკურციხე) 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 საგარეჯოს და გურჯაანის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში შედგენილია შპს „ეკო-სპექტრის“ მიერ.

2020 წლის 16 იანვარს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოადგინა საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის მეორე ლოტის (საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი-ბაკურციხე) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი, ასევე გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (ბრძანება N 2-245 13/03/2020).

წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს საგარეჯოს და გურჯაანის მუნიციპალიტეტებში. საპროექტო გზის მთლიანი სიგრძე შეადგენს დაახლოებით 49 კილომეტრს, რომელიც დაყოფილია ორ მონაკვეთად E და F მონაკვეთად. საპროექტო გზა იწყება პკ 35+500-ზე (თბილისი-თოხლიაურის საავტომობილო გზის ბოლო წერტილიდან), დერეფანი პკ 52+540-ზე გაივლის ბადიაურის ახალ საგზაო კვანძს. შემდგომ პკ 75+100-ზე - ჩალაუზნის ახალი საგზაო კვანძს. შემდგომ ტრასა გადაივლის გომბორის ქედის შედარებით რთულ რელიეფურ პირობებს და სრულდება სოფ. ბაკურციხეში, პკ 84+217.05-ზე.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო დერეფნის სიტუაციური სქემა საპროექტო დერეფნის დეტალური გეგმა, ყველა ძირითადი კომუნიკაციის დატანით.

გზმ-ის ანგარიშში განხილულია საავტომობილო გზის პირველი თოხლიაური-ბადიაურის (E) მონაკვეთისთვის ოთხი ალტერნატიული ვარიანტი, რომელიც გულისხმობს ჩრდილოეთის დერეფნის (E1; E2) და სამხრეთი დერეფნის ალტერნატივას (E3; E4). ალტერნატიული დერეფნის შეფასებისა და გარემოსდაცვით და სოციალურ საკითხებზე ნაკლები ზემოქმედების შედეგად უპირატესობა მიენიჭა E4 ალტერნატიულ დერეფანს, რომელიც ძირითადად გაივლის სამხრეთით და გვერდს უვლის სენსიტიურ უბნებს.

საავტომობილო გზის მეორე ჩალაუბანი-ბაკურციხე (F) მონაკვეთისთვის განხილულია სამი ალტერნატიული ვარიანტი, (F1; F2; F3) შედარებით ანალიზის მიხედვით უპირატესობა მიენიჭა F1 ალტერნატიულ მარშრუტს. იგი უკეთესი რელიეფის პირობებში გაივლის და სხვა ვარიანტებთან შედარებით ნაკლებია გეოლოგიური გარემოზე ზემოქმედების რისკები და გამონამუშევარი ქანების წარმოქმნა. აღსანიშნავია, რომ F1 მარშრუტი მდინარის ხეობას მიუყვება და ისე არის დაგეგმილი, რომ მაქსიმალურად აცდეს არსებულ გზას, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი მშენებლობის დროს გზატკეცილზე მოძრაობის შეფერხება და ნაკადების აქტიური მართვის აუცილებლობა. შესაბამისად, შერჩეული ალტერნატივის ძირითადი უპირატესობაა აღნიშნულ მონაკვეთებზე წარმოდგენილი ბუნებრივი გარემოს სენსიტიურ რეცეპტორებზე (გეოლოგიური გარემო, ბიომრავალფეროვნება) ნაკლები ზემოქმედება.

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 ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო მაგისტრალის ძირითადი საგზაო კვანძებია: ბადიაურის საგზაო კვანძი პ/კ 51+783, კაჭრეთის საგზაო კვანძი პ/კ 63+891, ჩალაუბნის საგზაო კვანძი პ/კ 74+300 და ბაკურციხის საგზაო კვანძი პ/კ 82+560.

საპროექტო ავტომაგისტრალის დერეფანი კვეთს ზედაპირული წყლის ობიექტებს, მათ შორის ძირითადია მდ. ჩაილური, მდ. ლაკბე და მდ. ჩალაუბნისხევი. ამ უბნებზე ჯამში გათვალისწინებულია 6 ხიდის მოწყობა (ერთი მდ. ჩაილურზე და ერთი მდ. ლაკბეზე, ხოლო 4 - მდ. ჩალაუბნისხევეზე). პროექტის მიხედვით მდ. ჩაილურზე პ/კ 40+674.49-40+735.74 დაგეგმილია 61 მ სიგრძის ჰიდრაულიკური ხიდის მოწყობა, რომლის სიგანე იქნება 29.10 მეტრი. მდინარე ლაკბეზე პ/კ 67+928.500 -67+961.500 დაგეგმილია 33 მ ჰიდრაულიკური ხიდის მოწყობა, რომლის სიგანე იქნება 29.10 მეტრი, ხოლო მდ. ჩალაუბნისხევეზე დაგეგმილია პ/კ 78+865.00 - 79+063.00 198 მ სიგრძის 26.60 მ სიგანის; პ/კ 79+355.00 - 79+565.00 210 მ სიგრძის და 26.60 მ სიგანის, პ/კ 80+035.00 - 80+265.00 230 მ სიგრძისა და 26.60 მ სიგანის, პ/კ 81+377.38 - 81+467.38 99 მ სიგრძისა და 30.10 მ სიგანის ჰიდრაულიკური ხიდების მოწყობა. საერთო ჯამში, საპროექტო ავტომაგისტრალზე და მასთან დაკავშირებულ მეორეხარისხოვან გზებზე დაგეგმილია 35 ხიდის ტიპის კონსტრუქციის მოწყობა (მათ შორის ჰიდრაულიკური ხიდი, ესტაკადა და სხვ.). ყველა ძირითადი საავტომობილო ხიდისთვის გათვალისწინებულია ახალი ჯერსის ტიპის ბეტონის ბარიერების მოწყობა მოკირწყლული გზის ბაქნის მხარეს. გზის სავალი ნაწილის

მარჯვენა მხარეს პროექტით გათვალისწინებულია ერთი საფეხმავლო ტროტუარის მოწყობა.

წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, თითოეული ხიდისთვის ჩატარდა უბნის კვლევა ხიდის ბურჯებთან და გვერდით ბურჯებთან გრუნტის პირობების დასადგენად და შესაფასებლად. ყველა ხიდისთვის გაიზურდა 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.

საპროექტო საავტომობილო მაგისტრალი ორ უბანზე კვეთს სარკინიგზო ხაზს შემდეგ პიკეტებზე 68+598 და 70+755. პირველ მათგანზე გათვალისწინებულია რკინიგზის მიწისქვეშა გასასვლელის მოწყობა, ხოლო მე-2 უბანზე მოეწყობა სარკინიგზო ხიდი.

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. თოხლიაური-ბადიაურის მონაკვეთისთვის მომზადებულია განსახლების სამოქმედო გეგმა (გსგ) (გსგ), რომელიც მომზადებულია მსოფლიო ბანკის მიხედვით და თავსებადია EIB რეგულაციებთან. მომზადებული გსგ ეფუძნება აღწერის და სოციალურ ეკონომიკურ კვლევას, რომელიც ჩატარდა 2019 წლის 12 სექტემბრიდან - 15 დეკემბრამდე. ამასთან, გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია ეკონომიკურ განსახლებას დაქვემდებარებული მიწის ნაკვეთების შესახებ. თოხლიაური-ბადიაურის მონაკვეთზე ზემოქმედების ქვეშ ექცევა 340 ოჯახი, აქედან 2 ექვემდებარება ფიზიკურ განსახლებას. როგორც გზმ-ის ანგარიშშია აღნიშნული გსგ-ით გათვალისწინებული სამუშაოები ამ ეტაპზე დასრულებული არ არის. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო ავტომაგისტრალის გადამკვეთი წყალსატარი მიწები დაპროექტებულია ავტომაგისტრალისთვის 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, 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, ელექტროენერგია, 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, სამშენებლო ბანაკისთვის შერჩეულია სამი ალტერნატიული ტერიტორია შემდეგ GPS კოორდინატებზე: X – 547632; Y – 4610424 (საკადასტრო კოდია: 55.06.62.120; 55.06.62.118), X – 554516; Y – 4610757 (საკადასტრო კოდია: 51.20.59.152), X – 572266; Y – 4616834 (საკადასტრო კოდია: 51.14.61.247).

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 ამღლება მიწის არსებული დონიდან. ზოგიერთ მონაკვეთზე არსებობს ჭრილების მოწყობის საჭიროებაც, ძირითადად ესეთი უბანია ბოლო 6 კმ სიგრძის მონაკვეთი სოფ. ჩალაუბნიდან ბაკურციხემდე, რომელიც გადადის გომბორის ქედზე. 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 ფუჭი ქანების სანაყაროზე მუდმივ განთავსებას დაქვემდებარებული ინერტული მასალა არ წარმოიქმნება. იმ შემთხვევაში თუ ფუჭი ქანების სანაყაროზე განთავსების საჭიროება შეიქმნა, სანაყაროს მოსაწყობად შერჩეულ იქნა ტერიტორია, რომლის GPS კოორდინატებია: X-568696 Y-4609470. აღნიშნულ ტერიტორიამდე მიდის არსებული გზის გზა და ის მდებარეობს ზემოაღნიშნული 6 კილომეტრიანი მონაკვეთის დასაწყისში, სადაც წარმოიქმნება შედარებით დიდი რაოდენობით ნარჩენი გრუნტი.

საპროექტო ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესში წყლის გამოყენება მოხდება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით, აგრეთვე შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს სხვადასხვა სამშენებლო მასალების დასამზადებლად. რეგიონში სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლების მოძარაგების ძირითადი წყაროებია არტეზიული ჭები და ჭაბურღილები. ბანაკზე მოეწყობა შესაბამისი ტევადობის მქონე სამარაგო რეზერვუარები. შესაძლებელია ცალკეული უბნების წყლით მოძარაგებისთვის გამოყენებული იქნეს ავტოცისტერნები. ტექნიკური წყლის აღება ძირითადად მოხდება დერეფნის სიახლოვეს გამავალი ზედაპირული წყლის ობიექტებიდან (მდ. იორი და მდ. ალაზანი). სამშენებლო სამუშაოების პროცესში ტექნიკური მიზნებისათვის საჭირო წყლის ჯამური რაოდენობა იქნება დაახლოებით 30 000 მ<sup>3</sup>/წელ. სხვადასხვა გაუთვალისწინებელი შემთხვევების ჩათვლით (ხანძარი ან სხვ.) ტექნიკური წყლის მიახლოებითი რაოდენობა წელიწადში 40-50 000 მ<sup>3</sup>-ს არ გადააჭარბებს.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საჭიროების შემთხვევაში, სამშენებლო ბანაკის 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 შეთანხმდება ზღვრულად დასაშვების ჩაშვების (ზდჩ) ნორმები.

ვინაიდან პროექტი ითვალისწინებს საპროექტო გზისთვის ძირითადად ახალი დერეფნის ათვისებას და ამასთანავე რეგიონში საკმაოდ განვითარებულია მეორადი (გრუნტიანი) გზები, არსებული საგზაო მოძრაობის მართვა მნიშვნელოვან სირთულეებთან არ იქნება დაკავშირებული. ბოლო, დაახლოებით 6 კილომეტრიანი მონაკვეთი სოფ. ჩალაუბნიდან სოფ. ბაკურციხემდე მონაკვეთი გადის გომბორის ქედზე და სხვა მონაკვეთებთან შედარებით აქ მეორადი გზები არ არის განვითარებული. ამასთან, ახალი გზა გარკვეულ მონაკვეთებში ემთხვევა არსებულ გზას და შესაბამისად, ინტენსიური მშენებლობის პროცესში მოსალოდნელია გზაზე გადაადგილების შეფერხება. ადგილობრივი მოსახლეობისთვის სატრანსპორტო გადაადგილების შენარჩუნების მიზნით ალტერნატიულ მარშრუტს წარმოადგენს გომბორის უღელტეხილზე გამავალი ვაზიანი-გომბორი-თელავის საავტომობილო გზა. საპროექტო ავტომაგისტრალის გომბორის ქედზე გამავალ მონაკვეთზე ინტენსიური მუშაობისას გარკვეულ პერიოდებში არსებული სატრანსპორტო ნაკადების გადართვა მოხდება აღნიშნულ გზაზე. ამასთან, მოცემულ 6 კმ-იან მონაკვეთზე გატარდება საგზაო მოძრაობის მართვის შესაბამისი ღონისძიებები, რაც გულისხმობს: სამუშაოების პირველ რიგში გასაფართოებელი დერეფნის ფარგლებში განხორციელებას, რომლის დროსაც სატრანსპორტო გადაადგილება უზრუნველყოფილი

იქნება ძველი გზით. აღნიშნული ეტაპის დასრულების შემდგომ სატრანსპორტო ნაკადი გადავა ახალ გზაზე, ხოლო სამუშაოები დაიწყება ძველი გზის დერეფანში.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო ავტომაგისტრალის დერეფნის საწყისი მონაკვეთის დიდი ნაწილი გადის ივრის ზეგანზე, რომელიც აგრეთვე ცნობილია როგორც გარე კახეთის ზეგანი. შემდგომ, დაახლოებით 6 კილომეტრიანი მონაკვეთი სოფ. ჩალაუბნიდან სოფ. ბაკურციხემდე წარმოადგენს ივრისა და ალაზნის წყალგამყოფ გომბორის ქედს. საპროექტო ავტომაგისტრალისთვის შერჩეული დერეფნის სიგრძეა 49 კილომეტრი, აღნიშნული მონაკვეთის პირველი ნაწილი, რომელიც აღმოსავლეთიდან დასავლეთით, სოფ. თოხლიაურიდან სოფ. ჩალაუბნამდე გრძელდება, ძირითადად სწორი რელიეფის პირობებში და ტექნოგენური დატვირთვის მქონე ტერიტორიებზე გადის (სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები, საკარმიდამო ნაკვეთები). ტრასის მეორე ნაწილი კი, რომელსაც სამხრეთ-დასავლეთიდან ჩრდილო-აღმოსავლური მიმართულება აქვს, გადის უფრო რთული რელიეფის პირობებში, შედარებით ბუნებრივ პირობებში მყოფი ლანდშაფტის ფარგლებში.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ჩატარებული კვლევების შედეგად დადგინდა, რომ თბილისი-ბაკურციხის ავტომაგისტრალის თოხლიაური-ბაკურციხის საპროექტო დერეფანი არ გამოირჩევა ბიომრავალფეროვნების რომელიმე კომპონენტის ღირებულებით. დერეფნის უმეტეს ნაწილში (თოხლიაურიდან ჩალაუბნამდე მონაკვეთში) მცენარეული საფარი ღარიბია. ხე-მცენარეები წარმოდგენილია ცალკე მდგომი ერთეული ეგზემპლარების სახით. საპროექტო ზოლში ძირითადად წარმოდგენილია ბალახოვანი, მეჩხრად გავრცელებული ბუჩქოვანი და კულტურული მცენარეები. გომბორის ქედზე გამავალ ბოლო - ჩალაუბნიდან ბაკურციხემდე მონაკვეთზე მცენარეული საფარის სიხშირე გაცილებით მაღალია, თუმცა არსებული საავტომობილო გზის არსებობის გამო ეს ჰაბიტატებიც საკმაოდ დეგრადირებული და ფრაგმენტირებულია. საპროექტო დერეფანში არ გამოვლენილა ცხოველთა მნიშვნელოვანი საბინადრო ადგილები, რისი მიზეზიც დერეფნის უმეტეს ნაწილზე მაღალი ანთროპოგენური დატვირთვაა. შედარებით მაღალმგრძობიარე ჰაბიტატებად შეიძლება ჩაითვალოს მდინარისპირა ჭალის ტიპის ჰაბიტატები და გომბორის ქედზე გამავალი მონაკვეთი. მდინარისპირა ჭალის ტიპის ტერიტორიებზე შეიძლება შეგვხვდეს ხმელთაშუა ზღვის კუ, ასევე გომბორის ქედზე გამავალ მონაკვეთზე, მსხვილვარჯოვანი ხეების ფულდუროები შეიძლება ხელსაყრელი იყოს კავკასიური ციყვის ბინადრობისთვის. საველე კვლევების დროს მოპოვებული იქთიოლოგიური მასალით დგინდება, რომ წყლის ობიექტები, რომელზეც მოსალოდნელია პროექტის განხორციელების შედეგად ზემოქმედება ბიომრავალფეროვნების თვალსაზრისით ძალზედ დაბალი ღირებულებისაა.

საპროექტო დერეფანი არ კვეთს დაცული სტატუსის მქონე ეროვნული მნიშვნელობის ტერიტორიებს. მათი დაშორების მანძილი საკმაოდ დიდია, ამასთანავე სამშენებლო დერეფანსა და ეროვნული მნიშვნელობის დაცულ ტერიტორიებს შორის წარმოდგენილია ურბანული ზონები და სასოფლო-სამეურნეო ტიპის ლანდშაფტები. საპროექტო დერეფნის ერთ-ერთი უბანი ძალზედ ახლოს გაივლის ფრინველთა მნიშვნელოვანი ტერიტორიების (IBA) „იორის რეგიონის“ სიახლოვეს. საველე გადამოწმების შედეგად დასტურდება, რომ პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მოქცეული ტერიტორიები ძალზედ განსხვავდება იმ ტიპის ჰაბიტატისგან (ჭალის ტყეები), რისი გამოც უპირატესად მოხდა IBA-ს აღნიშნული უბნის ნომინირება. ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ზოლი წარმოადგენს სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებს და სამოვარს, რომელსაც არ გააჩნია უნიკალურობა დაცვის მაღალი სტატუსის მქონე ფრინველების ცხოველქმედებისათვის. საპროექტო გზის მშენებლობის საერთო 3940699 მ<sup>2</sup> ფართობიდან (394 ჰა) სახელმწიფო

ტყეში მდებარეობს 376135 მ<sup>2</sup> (38 ჰა) კერძოდ, გურჯაანის სატყეო უბნის ბაკურციხის სატყეოს კვარტალ NN4;8;11;16;17;22;26; 28-ში.

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.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, პროექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე ზედაპირულ წყლებზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. 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 საპროექტო დერეფნის გადამკვეთი წყლის ობიექტები მაღალი ბუნებრივი ხარჯებით არ გამოირჩევა, ასევე ხიდების ბურჯების მშენებლობა დაიგეგმება და განხორციელდება წყალმცირობის პერიოდში.

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. გომბორის ქედი აგებულია ძირითადად ცარცული და მესამეული ასაკის დანალექი წყებებით, ხოლო ალაზნის ვაკე - ძირითადად ახალგაზრდა მეოთხეული ნალექებით. ყველაზე ძველი გეოლოგიური ფორმაცია არის შუა ეოცენის დანალექი ქანები, რომლებიც ფიქსირდება საავტომობილო გზის დერეფნის დასავლეთით. დასავლეთ დერეფნიდან გზის ცენტრალური და აღმოსავლეთი ზონის მიმართულებით მოძრაობისას გვხვდება ზედა ეოცენის, ოლიგოცენისა და ნეოცენის საგები ქანის მოლასური ფორმაციები, რომლებიც ძირითადად წარმოდგენილია მერგელებით, ქვიშაქვებით, ფიქლებითა და კონგლომერატებით. საკვლევ ტერიტორიაზე თითქმის ყველგან გვხვდება მეოთხეული ასაკის ალუვიური, დელუვიური და პროლუვიური წარმონაქმნები. ანგარიშში გეოლოგიური კვლევის შედეგები ასახულია 1:50 000 მასშტაბის გეოლოგიურ რუკაზე. საპროექტო მარშრუტზე, გრუნტების გეომექანიკური თვისებების დასადგენად, ჩატარებული გეოტექნიკური კვლევის ფარგლებში, გაბურღულია 50 ჭაბურღილი. ჭაბურღილებიდან ერთმაგი და ორმაგი კერნის ნიმუშები აღებული იქნა საკვლევ უბანზე გრუნტის შესწავლის პროცესში. გრუნტების კვლევისას ჯამში აღებული იქნა 69 დაუშლელი ნიმუში. დაუშლელი ნიმუშების ასაღებად გამოყენებული იქნა ორმაგი სვეტური ბურღვის სისტემა. სამთო გამონამუშევრებიდან მოპოვებული ნიმუშები შესწავლილია ლაბორატორიულად, საქართველოში მოქმედი სტანდარტების შესაბამისად. საკვლევ, დერეფანში გავრცელებული გრუნტების კვლევის მონაცემები წარმოდგენილია შემაჯამებელ ცხრილებში. 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 სახიდე გადასასვლელისათვის, რომლებიც აიგება მცირეწყლიან და მშრალ ხევზე, მათი აგრესიული ბუნებიდან გამომდინარე. ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური შეფასებით საპროექტო დერეფანი დამაკმაყოფილებელ პირობებშია. საპროექტო დერეფანში გაბურღული 50 ჭაბურღილიდან გრუნტის წყლები გამოვლინდა 46 მათგანში. გრუნტის წყლების დგომის საშუალო სიღრმემ შეადგინდა 4,5 მ. დერეფნის უმეტეს ნაწილზე გრუნტის წყლების დგომის დონეები საკმაოდ ღრმაა მიწის ზედაპირიდან. თუმცა რამდენიმე უბანზე გამოვლინდა ლოკალური დაჭაობებაც - ძირითადად წყლის ობიექტების კალაპოტისპირა უბნებში, სადაც გაბურღულ ჭაბურღილებში გრუნტის წყლების დგომა მიწის ზედაპირის დონეზეა ან ძალზედ ახლოს არის მიწის ზედაპირთან.

სეისმოლოგიურად, საავტომობილო გზა თბილისიდან ჩალაუზნამდე მიეკუთვნება 8 ბალიან ზონას, ხოლო ჩალაუზნიდან ბაკურციხემდე - 9 ბალიან ზონას. მიწისძვრის საპროექტო სიდიდედ უნდა ჩაითვალოს  $M=8$  და  $M=9$ .

გზმ-ის ანგარიშში მოცემული 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.

ავტომაგისტრალის გადამკვეთი წყლის ობიექტებიდან გამოსარჩევია შემდეგი მდინარეები: ჩაილური, ლაკბე და ჩალაუზნისხევი, რომელიც მიუყვება ავტომაგისტრალის გომბორის ქედზე გამავალ 6 კილომეტრიანი მონაკვეთის დერეფანს და რამდენჯერმე ხდება აღნიშნული მდინარის გადაკვეთა. წყალი ხეების 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.

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 ჩაილურის, ლაკბეს და ჩაილურისხევის 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 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. 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, როგორც სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ისე გურჯაანის და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტების მერიის საინფორმაციო დაფებზე განთავსება.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე 2021 წლის 14 ივნისს საგარეჯოს მუნიციპალიტეტში, სოფ. გიორგიწმინდის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში, საგარეჯოს მუნიციპალიტეტში, სოფ. ბადიაურის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში, 2021 წლის 15 ივნისს გურჯაანის მუნიციპალიტეტში, სოფ. ბაკურციხის კულტურის სახლის შენობაში, სოფ. კაჭრეთის გამგეობის შენობაში, 2021 წლის 16 ივნისს სოფ. ჩალაუბნის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობასა და სოფ. მელაანის საჯარო სკოლაში გაიმართა აღნიშნული გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის საჯარო განხილვები. საჯარო განხილვებს ესწრებოდნენ მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლები, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, საკონსულტაციო ორგანიზაცია შპს „ეკო-სპექტრის“, საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს და შპს „ვეტსანჰიგ-ეკოლოგიას“ წარმომადგენლები და ადგილობრივი მოსახლეობა. საჯარო განხილვებზე დაინტერესებული საზოგადოება შეეხო სოციალურ საკითხებს, რომელიც გულისხმობდა დასაქმებისა და განსახლების საკითხებს. შპს „ვეტსანჰიგ-ეკოლოგიას“ წარმომადგენლებმა საჯარო განხილვაზე დააფიქსირეს პოზიცია საპროექტო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე ჯილეხის დაავადების გავრცელების თავიდან აცილების ღონისძიებების შესახებ, ამასთან ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით შპს „ვეტსანჰიგ-ეკოლოგიას“ მიერ სამინისტროში წერილობით იქნა წარმოდგენილი მათი პოზიცია და განსახორციელებელი პრევენციული ღონისძიებების შესახებ ინფორმაცია.

გზმ-ის ანგარიშში 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 და მე-13 პუნქტის საფუძველზე,

### ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გურჯაანის და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის მეორე ლოტის (საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი-ბაკურციხე) 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, გზშ-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 მშენებლობის ეტაპისთვის დამატებით უზრუნველყოს წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ სახეობებზე დაკვირვების საკითხის, აგრეთვე სამინისტროსთან ანგარიშგების შესახებ ინფორმაციის ასახვა და აღნიშნული განახლებული გეგმის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა. ბიომრავალფეროვნებაზე მონიტორინგი უზრუნველყოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა წითელი ნუსხის მცენარეთა ჭრის შემთხვევაში, საქმიანობა განახორციელოს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე, უზრუნველყოს გზშ-ის ანგარიშით გათვალისწინებული „გარეული ცხოველებისთვის გადასასვლელების მოწყობის შესახებ“ დამატებითი ინფორმაციის (რა ტიპის და რამდენი გადასასვლელის მოწყობა იგეგმება, რომელი სახეობებისთვის იქნა შერჩეული, რა ტერიტორიაზე და ა.შ) სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სახელმწიფო ტყის ტერიტორიაზე, ნებისმიერი ქმედება განახორციელოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით და მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს აღნიშნული საკითხის სსიპ ეროვნულ სატყეო სააგენტოსთან შეთანხმება;
8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სარწყავი სისტემების ექსპლუატაციის სპეციფიკიდან გამომდინარე, მშენებლობის პროცესში თითოეული ირიგაციული არხის გადაკვეთის ტექნიკური პირობები შეათანხმოს შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“;
9. 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;
10. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს „ნიადაგის დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონით და „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულება;

11. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე და მშენებლობის ეტაპზე სამშენებლო სამუშაოების წარმოება უზრუნველყოს „ცხოველთა გადამდები დაავადებების საწინააღმდეგო პროფილაქტიკურ-საკარანტინო ღონისძიებათა განხორციელების წესების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2015 წლის 14 ივლისის №348 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე” საქართველოს მთავრობის 2021 წლის 9 ივნისის N 274 დადგენილებით გათვალისწინებული მოთხოვნების დაცვით;
12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნაპირსამაგრი სამუშაოების საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს შესაბამისი დოკუმენტაციის შემუშავება და კანონმდებლობით დადგენილი წესით სამინისტროში წარმოდგენა;
13. 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;
14. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო მოედნის/ბანაკის დეტალური პროექტის, ასევე ფუჭი ქანების სანაყაროს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) დეტალური პროექტის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა Shp ფაილებთან ერთად, მათი მოწყობა უზრუნველყოს სამინისტროსთან შეთანხმებული პროექტების შესაბამისად;
15. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“, „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ“ და „წყლის შესახებ“ საქართველოს კანონებით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა;
16. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
17. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
18. ვინაიდან სამშენებლო ბანაკის ტერიტორია, (ს/კ51.14.61.247) მოიცავს სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების მიზნით გაცემულ მტკნარი წყლის ლიცენზიას და პირველი სანიტარული დაცვის მკაცრი რეჟიმის ზონას, საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 3 თვის ვადაში უზრუნველყოს წიაღის ეროვნულ სააგენტოსთან და ლიცენზიის მფლობელთან საკითხის შეთანხმება. ამასთან, აღნიშნულ ტერიტორიაზე დაცული უნდა იქნეს მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნები;
19. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
20. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
21. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, გურჯაანის

და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფებზე;

22. 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