



სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო

27 აგვისტო 2024



N 479/ს

ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა

გარდაზნისა და რუსთავის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, „ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის ლოჭინის კვანძიდან რუსთავამდე უბნის (ლოტი 5)“ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოში 2024 წლის 23 თებერვალს (წერილი N1984) წარმოდგენილია გარდაზნისა და რუსთავის მუნიციპალიტეტებში, ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის ლოჭინის კვანძიდან რუსთავამდე უბნის (ლოტი 5) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონმდებლობით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სააგენტომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის (ბრძანება N139/ს 11.03.2024) შექმნა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის გავრცელების მიზნით სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრისთვის გაგზავნა. წარმოდგენილი დოკუმენტაცია ცენტრის მიერ განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე. გზმ-ის ანგარიში მომზადებულია საკონსულტაციო კომპანია შპს „გამა კონსალტინგის“ მიერ.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, წარმოდგენილ იქნა გარდაზნისა და რუსთავის მუნიციპალიტეტებში, ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის ლოჭინის კვანძიდან-რუსთავამდე უბნის (ლოტი 5) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (სკოპინგის დასკვნა N30/ბრძანება N546/ს; 13.10.2023).

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე (N21/5395 27/05/2024), საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ იქნა: დაზუსტებული სანიაღვრე სისტემის მოწყობის სქემა, კალაპოტის მოსალოდნელი ზოგადი მაქსიმალური და ადგილობრივი გარეცხვის სიდიდეები, მაგისტრალის სამშენებლო ზემოქმედების არეალში არსებული მცირე ზომის წყალსატევზე (ტბორი) ზემოქმედება, არსებული ხიდების სადემონტაჟო სამუშაოების შესახებ ინფორმაცია და სხვა. ზემოაღნიშნული ინფორმაცია განხილულ იქნა საექსპერტო კომისიის მიერ (ბრძანება N 365/ს 17.07.2024), განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე და დაინტერესებული საზოგადოებისთვის განისაზღვრა შენიშვნების წარმოდგენის ვადა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის ლოჭინის კვანძიდან რუსთავამდე უბნის (ლოტი 5) მშენებლობა დაგეგმილია გარდაზნისა (სოფლების ფოლადანთაკარის, გამარჯვების, ყარაჯალარისა და ყარათაკლიას მიმდებარედ) და რუსთავის

მუნიციპალიტეტის საზღვრებში. საპროექტო გზის დერეფნის საწყისი წერტილი მდებარეობს გარდაბნის მუნიციპალიტეტში, საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-სენაკი-ლესელიძის (E60) მაგისტრალზე (GPS კოორდინატები shp ფაილების მიხედვით: X-501588.95, Y-4612378.30), საბოლოო წერტილი - რუსთავის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე, საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისის შემოსავლელი გზის (ს-9) მონაკვეთზე (GPS კოორდინატები shp ფაილების მიხედვით: X-495947.44, Y-4604378.41). ანგარიშის მიხედვით, უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე დაშორება სოფ. გამარჯვებაში 110 მ, სოფ. ფოლადაანთკარში 37 მ, სოფ. ყარაჯალარში 23 მ, სოფ. ყარათაკლიაში 49 მ შეადგენს.

ანგარიშში წარმოდგენილია დაგეგმილი საქმიანობის ალტერნატიული ვარიანტების შესახებ ინფორმაცია, მათ შორის განხილულია საავტომობილო გზის ადგილმდებარეობის, გზის გაყვანის ტექნოლოგიისა და უმოქმედობის (ნულოვანი) ალტერნატივები. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია გზის მთლიანი მონაკვეთის (ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის) ადგილმდებარეობის 4 ალტერნატიული ვარიანტის ურთიერთშედარების შესახებ ინფორმაცია. წარმოდგენილი ინფორმაციის მიხედვით, გარემოსდაცვითი, ტექნიკური და სოციალურ-ეკონომიკური საკითხების ურთიერთშედარების საფუძველზე უპირატესობა მიენიჭა მე-4 ალტერნატივას.

ანგარიშის თანახმად, ლოჭინის კვანძიდან-რუსთავამდე უბნის (ლოტი 5) სიგრძე იქნება - 10.2 კმ, სავალი ნაწილების სიგანე - 2x7.5 მ. ლოტი 5-ის მონაკვეთზე დაგეგმილია 2 კვანძის მშენებლობა, მათ შორის ერთი კვანძი მოეწყობა სოფ. გამარჯვების და ერთი კვანძი სოფ. ყარაჯალარისა და სოფ. ყარათაკლიას უბანზე. კვანძების მოწყობა დაგეგმილია დასახლებებთან შეუფერხებელი გადაადგილებისა და მაგისტრალზე წვდომის უზრუნველყოფისთვის. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, გზის ექსპლუატაციისას ზედაპირიდან წყლის არინებისთვის, გზის საფარის და ვაკისის დაცვისთვის, ასევე ჩამონადენით გარემოს დაბინძურების (წყლის ხარისხის გაუარესება, დატბორვა) რისკის შემცირების მიზნით, პროექტით გათვალისწინებულია სადრენაჟო სისტემის მოწყობა, რომელიც მოიცავს წყალგამყვან არხებს, მილსადენს და სალექარებს ნავთობდამჭერებით. საპროექტო გზაზე მაქსიმალური დასაშვები სიჩქარე იქნება 120 კმ/სთ.

საავტომობილო გზის დერეფანში გათვალისწინებულია 9 სახიდე გადასასვლელის (6 ხიდი თითო მიმართულებით მთავარ გზაზე და 3 ხიდი მეორად გზაზე და გზაგამტარებზე) მოწყობა. კვანძების შემადგენლობაში დაგეგმილია გზაგამტარების და ადგილობრივ გზასთან დამაკავშირებელი წრიული მოძრაობის უბნების მოწყობა.

მდ. მტკვარზე გადასასვლელი ხიდი (სქემა 42.0+4x63,0+42.0მ) იქნება ფოლად-რკინაბეტონის კონსტრუქციის. თითოეული მიმართულების ორი სამოდრაო ზოლისათვის დაგეგმილია ცალკეული ხიდის მოწყობა. თითოეული მიმართულების ხიდის სიგრძე იქნება 352.78 მ, სავალი ნაწილის გაბარიტული სიგანეა 11.5 მ, ტროტუარის სიგანე 1.0 მ, თითოეულ საპროექტო ხიდს აქვს ორი სანაპირო და ხუთი შუალედური ბურჯი. ხიდის ხუთი შუალედური ბურჯიდან წყალთან შეხებაშია მხოლოდ ერთი ბურჯი. ხიდის საპროექტო კვეთში მდინარე მტკვრის ხარჯის საანგარიშო სიდიდედ მიღებულია წყალდიდობის ხარჯი 2600 მ³/წმ.

არხზე გადასასვლელი რკინაბეტონის კონსტრუქციის საპროექტო სახიდე გადასასვლელი (პკ 98+07.542) დაპროექტებულია თითოეული მიმართულების ორი სამოდრაო ზოლისათვის განკუთვნილი ცალკეული ხიდის სახით. სახიდე გადასასვლელის თითოეული ხიდის სქემაა 1x27.0 მ, ხიდების საპროექტო სიგრძე 35.6 მ-ია, სავალი ნაწილის გაბარიტული სიგანეა 11.5მ, ტროტუარის სიგანე 1.0 მ. თითოეულ საპროექტო ხიდს აქვს ორი სანაპირო ბურჯი.

რკინიგზაზე გადასასვლელი ხიდი (სქემა 27.0+33.0+27.0მ) იქნება რკინაბეტონის კონსტრუქციის, თითოეული მიმართულების ორი სამოდრაო ზოლისათვის დაგეგმილია ცალკეული ხიდის მოწყობა, რომელთა სიგრძე იქნება 95.8 მ, სავალი ნაწილის გაბარიტული სიგანე 11.5 მ, ტროტუარის სიგანე 1.0 მ, ხიდებს ექნება ორი სანაპირო და ორი შუალედური ბურჯი. აღნიშნული გზის პარალელურად

ადგილობრივ გზაზე ასევე მოეწყობა რკინიგზაზე გადასასვლელი ხიდი სქემით $2x(27+33+27)$. ხიდები ასევე მოეწყობა გზაგამტარებზე, ერთი სოფ. გამარჯვების ($2x(27+33+27)$) და ერთი სოფ. ყარაჯალარისა და სოფ. ყარათაკლიას უბანზე ($2x27$)).

ლოტი 5-ის საზღვრებში რელიეფის გათვალისწინებით გზის ვაკისი ძირითადად ყრილზე გაივლის. ყრილისთვის საჭირო იქნება $606,7$ მ³ ინერტული მასალა. ჭრილის მოწყობა მხოლოდ ერთ უბანზეა ($3კ50+00-3კ63+00$) დაგეგმილი. ჭრილი მოეწყობა ტერასებად. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ჭრილის ზონაში მოსაჭრელი გრუნტის მოცულობა $717,9$ მ³ შეადგენს, აქედან $335,7$ მ³ გამოყენებული იქნება ვაკისის მოსაწყობად. დანარჩენი ($382,2$ მ³) განთავსდება მუდმივი დასაწყობების ადგილზე.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, გზის ექსპლუატაციისას ზედაპირიდან წყლის სწრაფი არინების, გზის საფარის და ვაკისის ეფექტური დაცვისთვის პროექტი ითვალისწინებს დრენაჟის სისტემის მოწყობას. გზის ექსპლუატაციისას გზის ზედაპირიდან არინებული წყალი ბეტონის დახურული არხის, დამცლელი მილების, ჭების, წყალსადინარი ღარების საშუალებით საბოლოოდ ხვდება გზის გაყოლებაზე არსებულ არხში. პროექტი ასევე ზედაპირული ჩამონადენის გატარებას ითვალისწინებს კულვერტების/წყალსატარი მილების მეშვეობით.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოების დროს ძირითადად გამოყენებული იქნება არსებული გზა და მშენებლობის პროცესში მომზადებული გასხვისების ზოლი. მშენებლობის ეტაპზე, იმისათვის, რომ სატრანსპორტო ნაკადების გადაადგილება არ შეფერხდეს, მომზადდება ტრანსპორტის მოძრაობის გეგმა. ხოლო, მუშაობის პროცესში გზის საფარის დაზიანების შემთხვევაში - აღდება საქმიანობით გამოწვეული დაზიანებული უბნები. სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისთვის, ტექნიკის და მუშახელის არსებულ კუნძულზე გადასაცვანად, მოეწყობა ინვენტარული ხიდი.

მშენებლობაზე დასაქმებული იქნება დაახლოებით 150 ადამიანი. სამშენებლო სამუშაოები იწარმოებს დაახლოებით 20 თვის განმავლობაში. ასევე, გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ამ ეტაპზე სამშენებლო ბანაკის მოწყობა არ არის გათვალისწინებული, ვინაიდან დასაქმებულების დიდი ნაწილი იქნება ადგილობრივი. ამასთან, როგორც ანგარიშშია აღნიშნული სამუშაოს დაწყებამდე მშენებელი კონტრაქტორი განსაზღვრავს/დააზუსტებს სამშენებლო ბანაკის საჭიროებას, ასევე სანაყაროს, სამსხვრევის, ბეტონის კვანძის და სხვა ადგილმდებარეობას.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მოსამზადებელ და მშენებლობის ეტაპზე ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე ზემოქმედება მოსალოდნელია მიწის ზედაპირული ფენის სტაბილურობის დარღვევით, ნარჩენების არასათანადო მართვის შემთხვევაში ნიადაგის დაბინძურებით. ანგარიშის თანახმად, მშენებელი კონტრაქტორი მოამზადებს და შეათანხმებს რეკულტივაციის გეგმას. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მოსაჭრელი ნაყოფიერი ნიადაგის მოცულობა იქნება $113,3$ მ³, ხოლო ფუჭი ქანის მოცულობა იქნება $382,2$ მ³. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია რეკომენდაციები და შეზღუდვები, ნაყოფიერი ნიადაგის და ფუჭი ქანებისთვის განსაზღვრული ტერიტორიების შერჩევისა და მათი განთავსების პირობების შესახებ.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია სახელმწიფო, სსიპ გარდაბნის მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში არსებული სავარაუდო მიწის ნაკვეთების (ს.კ 81.07.11.609; 81.07.17.202; 81.07.17.127; 81.07.17.129; 81.07.17.131; 81.07.17.141 და 81.07.17.142) და დაურეგისტრირებელი მიწის ნაკვეთების შესახებ ინფორმაცია, რომლებიც შესაძლებელია გამოყენებული იქნას პროექტის მიზნებისთვის (სამშენებლო ბანაკის (ბანაკის მოწყობის მიზანშეწონილობის შემთხვევაში), ნაყოფიერი ნიადაგის და ჭრილის მოწყობისას მოხსნილი გრუნტის განთავსებისთვის).

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო გზის ზემოქმედების ქვეშ ექცევა კერძო საკუთრებაში არსებული მიწის ნაკვეთები, რომლებიც დაექვემდებარება განსახლება-კომპენსაციას. რის გამოც, შემუშავდა განსახლების სამოქმედო გეგმა, რომლის მიხედვითაც, ზემოქმედების ქვეშ ექცევა 227 მიწის ნაკვეთი,

მათგან 26 მიწის ნაკვეთი სახელმწიფო საკუთრებაშია, ხოლო 201 მიწის ნაკვეთი კერძო საკუთრებაში. გზის ანგარიშის თანახმად, პროექტის ზემოქმედების არეალში ექცევა 5 საცხოვრებელი სახლი. ზემოქმედების ქვეშ ექცევა ასევე მიწის ნაკვეთები ერთწლიანი და ორწლიანი კულტურებით, მიწის ნაკვეთები მრავალწლოვანი ნარგავებით, კომერციული შენობები, დამხმარე შენობა-ნაგებობები და შინამეურნეობები.

მაგისტრალის სამშენებლო ზემოქმედების არეალში ექცევა მცირე ზომის წყალსატევი (ტბორი) (GPS კოორდინატები X-499680, Y-4608260). მაგისტრალის გაგანიერების პარალელურად, მოცემულ ტერიტორიაზე დაგეგმილია: წყალსატევის მიმდებარედ არსებული ადგილობრივი გზის მცირე მონაკვეთის მოწესრიგება და წყალსატევთან მაგისტრალის აღმოსავლეთ მდებარე ტერიტორიის კავშირის შესანარჩუნებლად 78 მ სიგრძის ლოკალური გზის ახალი მონაკვეთის მოწყობა, რომელიც მაგისტრალის აღმოსავლეთ ნაწილს დაუკავშირდება კულვერტის საშუალებით. წყალსატევიზე ზემოქმედების შესამცირებლად წარმოდგენილია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის: იწარმოებს ტერიტორიის რეგულარული დასუფთავება და ნარჩენების გატანა; სამუშაოზე არ დაიშვება ტექნიკურად გაუმართავი სამშენებლო ტექნიკა; წყალსატევის სიახლოვეს აკრძალული იქნება ტექნიკის გაჩერება, ტექნომსახურება, საწვავით გამართვა; ეროზიის კონტროლი, დამცავი ბარიერების გამოყენება და სხვა.

გზის ანგარიშის მიხედვით, გზის მშენებლობის პროცესში ზემოქმედების ქვეშ ექცევა გაზსადენები (მფლობელი/ოპერატორი - სს „საქართველოს ნავთობის და გაზის კორპორაცია“; შპს „სითი გაზი“; შპს „მ და ბ“; შპს „დენმარკი“; შპს „სოკარ პეტროლუმ“; შპს „სუპერ გაზ იტალია რუსთავი“; შპს „სოკარ ჯორჯია გაზი“), წყალმომარაგების მიწები (მფლობელი/ოპერატორი - შპს „ჯორჯიან უოთერ ენდ ფაუერი“), ელექტროგადამცემი ხაზები (მფლობელი/ოპერატორი - სს „ენერჯო პრო ჯორჯია“), საირიგაციო სისტემა (შპს საქართველოს მელიორაცია) და სხვადასხვა საკომუნიკაციო სისტემები (მფლობელი/ოპერატორი - შპს „დელტა კომ“, სს „სილქნეტი“, შპს „პისი მაქსი“). აღნიშნული კომუნიკაციების გადატანის სამუშაოები იწარმოებს პროექტის ბუფერის საზღვრებში შესაბამისი შეთანხმების საფუძველზე. საპროექტო დერეფანი ასევე კვეთს BTC ნავთობსადენს და მაღალი წნევის SCP, SCPX გაზსადენებს, რასთან დაკავშირებითაც გზის ანგარიშში გათვალისწინებულია მილსადენების დაცვა რკინაბეტონის ფილით, შესაბამისი შეთანხმების საფუძველზე.

საპროექტო ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესში წყლის გამოყენება მოხდება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. სასმელად გამოყენებული იქნება ბუტილირებული წყალი. ბანაკის მოწყობის შემთხვევაში სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით საჭირო წყლის მოცულობა დაზუსტდება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ ბანაკში მცხოვრებ დასაქმებულთა რაოდენობის მიხედვით. ბანაკის მოწყობის შემთხვევაში ასევე მოეწყობა 25 მ³ ტევადობის სეპტიკური ორმო, რომელსაც მოემსახურება შესაბამისი სამსახური.

გზის ანგარიშის მიხედვით, ატმოსფერული ჰაერის შესაძლო დაბინძურების ხარისხის შეფასებისათვის გამოყენებულია მიდგომა, სადაც გათვალისწინებულია ტიპური სამშენებლო ტექნიკის და დანადგარების ფუნქციონირება. საავტომობილო გზის მშენებლობისას, ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მოსალოდნელია ისეთი მობილური წყაროებიდან როგორცაა სამშენებლო ტექნიკა (ბულდოზერი, ექსკავატორი, გრეიდერი, ამწე და ა. შ.). მშენებლობის ეტაპზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მოსალოდნელია შემდეგი სახის მავნე ნივთიერებებით: აზოტის დიოქსიდი, აზოტის (II) ოქსიდი, ნახშირბადი (ჰვარტლი), გოგირდის დიოქსიდი, ნახშირბადის ოქსიდი, ნაჯერი ნახშირწყალბადები და შეწონილი ნაწილაკები. რაც შეეხება ექსპლუატაციის ეტაპს, ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედების მიზნით წარმოდგენილია ემისიების გავრცელების გაანგარიშება/მოდელირება 2031 და 2040 წლის საპროგნოზო ნაკადების გათვალისწინებით. ექსპლუატაციის ეტაპზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მოსალოდნელია შემდეგი სახის მავნე ნივთიერებებით აზოტის დიოქსიდი, აზოტის (II) ოქსიდი, ნახშირბადი (ჰვარტლი), გოგირდის დიოქსიდი, ნახშირბადის ოქსიდი, ბენზ(ა)პირენი, ფორმალდეჰიდი, ბენზინი (ნავთობის, ნაკლებგოგირდიანი) და ნავთის ფრაქცია.

წარმოდგენილი გაბნევის ანგარიშის თანახმად, მშენებლობის პროცესში მიმდებარე ტერიტორიის ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი საპროექტო ტერიტორიიდან უახლოეს საცხოვრებელ სახლებამდე არ გადაჭარბებს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს (მაქსიმალური კონცენტრაცია შეწონილი ნაწილაკების ზდკ-ს წილი 0,456 მგ/მ³). რაც შეეხება ექსპლუატაციის ფაზას, გაბნევის ანგარიშის თანახმად, ავტოტრანსპორტის მოძრაობისას გაფრქვეული მავნე ნივთიერებებიდან მხოლოდ აზოტის დიოქსიდი (აზოტის (IV) ოქსიდი) აჭარბებს ზღვრულად დასაშვებ კონცენტრაციას (საცხოვრებელ სახლებთან). ანგარიშის თანახმად, ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედების შემცირების მიზნით გატარდება სხვადასხვა შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის: სენსიტიურ უბნებზე მოძრაობის სიჩქარის ზღვრის დაწესება, მისი დაცვის კონტროლი და მწვანე ბარიერების მოვლა-პატრონობა, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი ღონისძიებების შემუშავება და გატარება.

ვინაიდან ექსპლუატაციის ეტაპზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მოსალოდნელია მხოლოდ მობილური წყაროებიდან, საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №408 დადგენილების შესაბამისად აღნიშნული წყაროებისთვის მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევის ნორმები არ დგინდება, შესაბამისად ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტის შეთანხმება სააგენტოსთან ექსპლუატაციის ეტაპისთვის არ საჭიროებს.

ანგარიშის მიხედვით, ხმაურის და ვიბრაციის გავრცელება მშენებლობის ეტაპზე დაკავშირებულია მძიმე სამშენებლო ტექნიკის მუშაობასთან-გადაადგილებასთან, საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობასთან, ხიდის ხიმინჯების მოწყობასთან, ვაკისის მომზადებასთან, მასალის ტრანსპორტირებასთან და სხვა. მშენებლობის დროს ხმაურის და ვიბრაციის დონე დამოკიდებული იქნება ერთდროულად მომუშავე ტექნიკის რაოდენობაზე და მუშაობის რეჟიმზე. ხმაურით და ვიბრაციით გამოწვეული ზემოქმედება ასევე მოსალოდნელია ექსპლუატაციის ეტაპზე, რაც გამოწვეული იქნება სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილებით. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი ხმაურის მოდელირების მიხედვით როგორც მშენებლობის ისე ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელია უახლოეს დასახლებულ პუნქტთან ხმაურის დონის დასაშვებ ნორმაზე გადაჭარბება. ანგარიშის თანახმად, ხმაურით გამოწვეული ზემოქმედების შესამცირებლად გატარდება სხვადასხვა შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის: სამუშაოების წარმოებისას ნაკლები ვიბრაციის წარმოქმნელი მეთოდის/აღჭურვილობის გამოყენება; ვიბრაციის წარმომქმნელი სამუშაოების შესრულებამდე შესაძლო ზემოქმედების ზონაში არსებული შენობების დათვალიერება და მდგომარეობის დაფიქსირება; ნაკლები ხმაურის წარმომქმნელი აღჭურვილობის გამოყენება; ტექნიკურად გამართული მანქანების სამშენებლო ტექნიკის გამოყენება; სამშენებლო ტექნიკის/მანქანების გამართულობის რეგულარული შემოწმება/კონტროლი სამუშაოს დაწყებამდე; ჩართული ძრავით გაჩერების აკრძალვა; გადაადგილების ოპტიმალური სიჩქარის დაცვა; სამუშაოს ტერიტორიის გარშემო ხმაურის დროებითი ბარიერის განთავსება; ბარიერის და ფოროვანი ასფალტის ერთდროულად გამოყენება; სენსიტიურ უბნებზე სიჩქარის ლიმიტის დაწესება; ხმაურის დონის კონტროლი; საჩივრების შემთხვევაში და საჭიროებისამებრ დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების განსაზღვრა-გატარება და სხვა.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლის დაბინძურება შესაძლებელია მოხდეს გაუთვალისწინებელი შემთხვევების და პერსონალის დაუდევრობის გამო; მანქანებიდან და მექანიზმებიდან საწვავის/ზეთის/საპოხი მასალების გაჟონვისას/დაღვრისას; მდინარის კალაპოტთან ახლოს ან მდინარეში სამუშაოების წარმოებისას სიმღვრივის მომატების გამო; სამშენებლო მასალებისა და ნარჩენების არასათანადო მართვისას; ხიდის საყრდენების მოწყობისას; ზედაპირიდან დაბინძურების წყლის ჰორიზონტში ჩაჟონვის შემთხვევაში და ა.შ. გზის ექსპლუატაციისას ზემოქმედების ძირითად წყაროს სატრანსპორტო საშუალებები წარმოადგენენ, გზის სავალი ნაწილიდან ჩამონადენი წყლით გადატანილი დამაბინძურებლებით, გზის ინფრასტრუქტურის შეკეთების/ტექნიკური მომსახურების დროს მასალის და ნარჩენების არასათანადო მართვის შემთხვევაში. ზემოქმედების შესამცირებლად გატარდება სხვადასხვა შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის: მანქანების და სამშენებლო ტექნიკის გამართულობის რეგულარული

კონტროლი; საწვავის/ზეთის შემთხვევითი დაღვრის დაუყოვნებლივ გაწმენდა აბსორბენტის გამოყენებით; ტერიტორიაზე დაზიანებული ტექნიკური საშუალებების/მანქანების დაშვება აკრძალვა; სამუშაო ტერიტორიების/უბნების რეგულარული დასუფთავება; კულვერტების და სადრენაჟე სისტემის გამართული მუშაობის კონტროლი - პერიოდული გაწმენდა და ტექმომსახურება/შეკეთება და სხვა. ამასთან, არსებული ხიდის დემონტაჟის და ახალი ხიდების ბურჯების მოწყობის სამუშაოები შესრულდება წყალმცირობის პერიოდში. ხოლო სამუშაოები იწარმოებს ხმელეთიდან. ზემოაღნიშნული შემარბილებელი ღონისძიებების გათვალისწინებით ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, ტერიტორიაზე ჩატარდა ტერიტორიის ტოპოგრაფიული, გეოლოგიური და საინჟინრო-გეოლოგიური, გეოფიზიკური, გეომექანიკური და სეისმური, გეომორფოლოგიური და ჰიდრო-გეოლოგიური კვლევები. დეტალური გეოლოგიური და გეომორფოლოგიური გამოკვლევა ჩატარდა სავალი ნაწილის კიდიდან 250 მ დერეფანში. ჰიდრო-გეოლოგიური კვლევა ჩატარდა ჭაბურღილების და პიეზომეტრების საშუალებით. ლოტი 5-ის საზღვრებში კვლევის მიზნით გაიბურღა 10 ჭაბურღილი, აქედან 4 პიეზომეტრით. საქართველოს ტერიტორიის ტექტონიკური დარაიონების სქემის შესაბამისად საპროექტო დერეფანი მდებარეობს ამიერკავკასიის მთათაშუა არის და მცირე კავკასიონის ნაოჭა სისტემის ზონაში. ჩატარებული კვლევის თანახმად, საპროექტო დერეფანში სახიფათო გეოდინამიკური პროცესების განვითარება არ არის მოსალოდნელი. გზის ექსპლუატაციისას უსაფრთხოების რისკის თავიდან ასაცილებლად მოხდება მდინარის გადაკვეთაზე მოწყობილი ხიდის ტექნიკური მდგომარეობის კონტროლი, ნაპირების და ჭრილის ფერდობების მდგომარეობის პერიოდული შემოწმება.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია მოსალოდნელი ნარჩენების სახეების, მიახლოებითი რაოდენობების და მათი მართვის ღონისძიებების შესახებ. პროექტის მოსამზადებელ და მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია საყოფაცხოვრებო და სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. საყოფაცხოვრებო ნარჩენების გატანა მოხდება მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენებისთვის ტერიტორიაზე დაიდგმება შესაბამისი კონტეინერები და შემდგომი მართვის მიზნით გადაეცემა შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე კომპანიას.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საქმიანობასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის გავლენის ზონაში არსებული ბიომრავალფეროვნების კვლევის შედეგების შესახებ ინფორმაცია, რომლის მიზანს წარმოადგენდა საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული ჰაბიტატებისა და მცენარეულობის შესწავლა. წარმოდგენილია ინფორმაცია ჩატარებული კვლევების მეთოდოლოგიის, შედეგების შესახებ. შეფასებულია ბიომრავალფეროვნების კომპონენტებზე ზემოქმედება და წარმოდგენილია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, კვლევები ჩატარებულია ფლორისა და ფაუნის წარმომადგენლებზე. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, ფლორისტული კვლევა მოიცავდა კამერალურ და საველე სამუშაოებს (2021 და 2022 გაზაფხულის და ზაფხულის პერიოდებში და 2023 წლის შემოდგომაზე).

საპროექტო დერეფანი გადაკვეთს რამდენიმე ტიპის ჰაბიტატს, რომლებიც ევროპის ბუნების ინფორმაციული სისტემის (EUNIS) ჰაბიტატების ნუსხის მიხედვით კლასიფიცირებულ ოთხ ჰაბიტატს მოიცავს, I - რეგულარულად ან ახლახან დამუშავებული სასოფლო-სამეურნეო მიწები, ბაღები და საკარმიდამო ნაკვეთები; J - აშენებული, სამრეწველო ან სხვა ანთროპოგენური ჰაბიტატები; F3.24731 - დასავლეთ-პონტოური ძემვიანი ბუჩქნარი და ჭალისა და სანაპირო ტყეები, სადაც დომინირებს მურყანი, არყი, ვერხვი ან ტირიფი. საპროექტო გზის მონაკვეთი ძირითადად სასოფლო-სამეურნეო მიწებზე, საკარმიდამო ნაკვეთებზე და, სამრეწველო ან სხვა ანთროპოგენურ ჰაბიტატებზე გადის. გამონაკლისს ჭალის და სანაპირო ტყეების ჰაბიტატი წარმოადგენს, სადაც გვხვდება თეთრი ხვალის (Populus alba), ჭალის ვერხვისა (Populus canescens) და წნორის (Salix alba) ინდივიდები. გზის უმეტესი ნაწილი არსებული გზის მიმართულებას ემთხვევა. აღნიშნულის გათვალისწინებით, ახალი ინფრასტრუქტურა არ

გამოიწვევს ჰაბიტატების დამატებით ფრაგმენტაციას. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია დეტალური ინფორმაცია საკვლევ ტერიტორიაზე არსებული მცენარეთა კონკრეტული სახეობების შესახებ. მშენებლობის ეტაპზე დერეფანში მოსაჭრელი ხე-მცენარეების რაოდენობა შეადგენს დაახლოებით 810 ერთეულს. ანგარიშის თანახმად, კანონმდებლობის შესაბამისად გატარდება ხე-მცენარეულ საფარზე მიყენებული ზიანის საკომპენსაციო ღონისძიებები. ამასთან, ტერიტორიებზე მცენარეული საფარის აღდგენა გათვალისწინებულია საწყისთან მიახლოებულ მდგომარეობამდე. დაცული სახეობიდან საპროექტო დერეფნის ზონაში დაფიქსირდა კაკალი (*Juglans regia*, სტატუსი - მოწყვლადი), რომელიც კერძო ნაკვეთებზე ხელოვნურად არის გაშენებული. ანგარიშის თანახმად, წითელი ნუსხის სახეობის ხეების მოჭრა (საჭიროების შემთხვევაში) და კომპენსაცია განხორციელდება საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საველე კვლევების და არსებული სამეცნიერო ლიტერატურული ინფორმაციის დამუშავების შედეგად საპროექტო დერეფანში და მის მიმდებარე ადგილებში გამოვლენილია ძუძუმწოვრების 33, ხელფრთიანების 17-მდე, ფრინველების 96-მდე, ქვეწარმავლების და ამფიბიების 20, მოლუსკების და სხვადასხვა სახის უხერხემლოების 500-ზე მეტი სახეობა.

პროექტის გავლენის ზონაში წითელ ნუსხაში შესული ძუძუმწოვრებიდან გვხვდება: ნაცრისფერი ზაზუნელა (*Cricetulus migratorius*), ამიერკავკასიური ზაზუნა (*Mesocricetus brandti*) და წავი (*Lutra lutra*). გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტერიტორიის დათვალიერებისას 300 მ ზოლში წავის არსებობა არ გამოვლენილა. ანგარიშის თანახმად, პროექტით გათვალისწინებული კულვერტების მოწყობა მცირე ძუძუმწოვრების, რეპტილიების და ამფიბიებისთვის შეამცირებს გზის ბარიერის ეფექტს. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტერიტორია არ წარმოადგენს ფრინველთათვის მნიშვნელოვან ადგილს (IBA/SPA). თუმცა, დერეფანი კვეთს მტკვარს, რომელიც ფრინველების სამიგრაციო ზონას წარმოადგენს. ვინაიდან, საპროექტო დერეფანი ძირითადად ურბანულ ზონაზე გადის, ამასთან საპროექტო გზის უმეტესი ნაწილი უკვე არსებული ინფრასტრუქტურის დერეფანში ეწყობა. ცხოველთა სამყაროზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

ანგარიშის თანახმად, სამუშაოების წარმოების დროს მდინარის ჰიდროლოგიის ცვლილება/დინების ბლოკირება ან გადაადგება, რასაც შეუძლია გავლენა იქონიოს თევზის გადაადგილებაზე დაგეგმილი არ არის. იქთიოფაუნაზე ზემოქმედებას შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს სიმღვრივის მომატებასთან, ხმაურთან, ვიბრაციასთან ხიმინჯების მოწყობის დროს და სხვა. რასთან დაკავშირებითაც გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, მაგ: ბიომრავალფეროვნებისთვის სენსიტიურ პერიოდებში მშენებლობისთვის თავის არიდება, მდინარის კალაპოტში განსახორციელებელი სამუშაოების აკრძალვა თევზის ტოფობის პერიოდში, წყლის დაბინძურებისგან დაცვის ღონისძიებების შესრულება, მდინარის ნაპირების მცენარეული საფარის მაქსიმალურად შენარჩუნება ნიადაგის დაღამვის თავიდან ასარიდებლად და სხვა.

საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს ცნობით, საპროექტო ტერიტორია არ ექცევა კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლების ინდივიდუალურ დამცავ ზონაში. ასევე გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტრასის ზედაპირული არქეოლოგიური კვლევისა და საფონდო მასალების კვლევის შედეგების მიხედვით, პროექტის გავლენის ზონაში კულტურული მემკვიდრეობის და არქეოლოგიური ძეგლების არსებობა არ გამოვლენილა. ხოლო, მიწის სამუშაოების შესრულების დროს არქეოლოგიური ძეგლების გამოვლენის შემთხვევაში დაცული იქნება კანონმდებლობით განსაზღვრული მოთხოვნები.

სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოს ცნობით, საპროექტო ტერიტორია (Shp ფაილები - ლოტი 5) ნაწილობრივ კვეთს სასარგებლო წიაღისეულის (გაჯი) მოპოვების მიზნით 2014 წელს 13 წლის ვადით შპს „დენმარკზე“ გაცემული #1001738, 2007 წელს 20 წლის ვადით და 2008 წელს 20 წლის ვადით შპს „სამგორი-ველი“-ზე გაცემული #01002 და #10019 ლიცენზიების კონტურებს. აღნიშნულთან დაკავშირებით წარმოდგენილია სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნულ სააგენტოსთან, ლიცენზიების

მფლობელ კომპანიებთან კომუნიკაციის ამსახველი დოკუმენტაცია, რომლის თანახმადაც შპს „დენმარკი“ და შპს „სამგორი-ველი“ არ არის საავტომობილო გზის მშენებლობის წინააღმდეგი შესაბამისი შეთანხმების და კანონმდებლობით დადგენილი კომპენსაციის გაცემის საფუძველზე.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით და შპს „საქართველოს მელიორაციის“ ცნობით საპროექტო ავტობანის პკ 18+00-იდან პკ 19+00 შორის დაგეგმილი სანიაღვრე არხი (სადრენაჟე სისტემა) ემთხვეოდა სარწყავი სისტემის გამანაწილებელი არხის ღარულ სისტემას, რასთან დაკავშირებითაც სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე წარმოდგენილია დამატებითი ინფორმაცია, რომლის თანახმადაც შეცვლილია აღნიშნული სანიაღვრე არხის მდებარეობა. ამასთან, საპროექტო ავტობანი სხვადასხვა უბანზე კვეთს სამელიორაციო სისტემას, რასთან დაკავშირებითაც წარმოდგენილია შესაბამისი შეთანხმების შესახებ ინფორმაცია. ამასთან წარმოდგენილ ინფორმაციაში აღნიშნულია, რომ მშენებლობის დაწყებამდე სამშენებლო-სამუშაოების გეგმა-გრაფიკი შეთანხმდება შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“, რათა სამშენებლო სამუშაოებმა ხელი არ შეუშალოს სარწყავ სეზონს.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, ინფორმაციის კანონმდებლობით დადგენილი წესით გავრცელების მიზნით სააგენტომ უზრუნველყო წარმოდგენილი დოკუმენტაციის სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრში გაგზავნა. სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრმა უზრუნველყო საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაციის განთავსება გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე, ცენტრის ოფიციალურ ვებგვერდზე და ინფორმაცია გაეგზავნა ცენტრის ყველა გამომწერს ელ. ფოსტის მეშვეობით. ინფორმაცია ასევე გაიგზავნა გარდაბნისა და რუსთავის მუნიციპალიტეტების მერიებში და გამოქვეყნდა ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილებში. გარდა ამისა, საჯარო განხილვის ჩატარების შესახებ ინფორმაცია ასევე გამოქვეყნდა გაზეთში. გზშ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვები გაიმართა 2024 წლის 10 და 11 აპრილს, გარდაბნის მუნიციპალიტეტის სოფლების გამარჯვების, ყარათაკლიას და ყარაჯალარის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობებში. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს, სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, საკონსულტაციო კომპანია შპს „გამა კონსალტინგის“, მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლები და დაინტერესებული საზოგადოება. პროექტაციის წარდგენის შემდგომ სხდომა გადავიდა კითხვა-პასუხის რეჟიმში. საჯარო განხილვაზე დასმული კითხვები ეხებოდა განსახლების და კომპენსაციის საკითხებს, ხე-მცენარეების მოჭრის საკითხს, ნარჩენების მართვას, ავტობანის ერთი მხრიდან მეორე მხარეს გადასასვლელების მოწყობას, ტერიტორიის გამწვანებას და სხვა. დასმულ შეკითხვებზე პასუხი გაეცა სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის და შპს „გამა კონსალტინგის“ წარმომადგენლების მიერ. საჯარო განხილვაზე გამოთქმული კითხვები და შესაბამისი განმარტებები აისახა საჯარო განხილვის სხდომის ოქმში. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, პროექტთან დაკავშირებით სააგენტოში წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები არ დაფიქსირებულა.

გზშ-ის ანგარიშს თან ერთვის საქმიანობის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, გარემოზე მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, ავარიული სიტუაციების რეაგირების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

აღნიშნული გზშ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-12 მუხლის, ამავე კოდექსის I დანართის მე-11 და მე-13 პუნქტების საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გარდაბნისა და რუსთავის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, „ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის

მონაკვეთის ლოჭინის კვანძიდან-რუსთავამდე უბნის (ლოტი 5) 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, ანგარიშზე თანდართული (დანართები) დოკუმენტაციის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილების და თავიდან აცილების ქმედებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, დამატებით წარმოდგენილი დოკუმენტაციის, ასევე ქვეყანაში მოქმედი სტანდარტების, სამშენებლო ნორმებისა და წესების სრული დაცვით;
4. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის ეტაპზე უზრუნველყოს საპროექტო გზის სიახლოვეს არსებული წყალსატევის მუდმივი მონიტორინგი, ზემოქმედებისაგან და დაბინძურებისაგან დაცვის მიზნით;
5. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობა-ექსპლუატაციის პერიოდში უზრუნველყოს ავტობანის მიმდებარედ ხელოვნურად ჩამოჭრილ ფერდობებზე საშიში გეოლოგიური პროცესების მონიტორინგის წარმოება და საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებების (მაგ: ფერდობსამაგრი ღონისძიებები) გატარება;
6. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო სამუშაოების გეგმა-გრაფიკის (სამელიორაციო არხებთან მიმართებით) შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ შეთანხმება;
7. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს განახლებული ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის გეგმის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც დამატებით აისახება წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ სახეობებზე მოსალოდნელ ზემოქმედებაზე დაკვირვების, ბიოლოგიურ გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტიანობაზე დაკვირვების და ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის კუთხით განსახორციელებელი ქმედებების სააგენტოსთან ანგარიშგების პერიოდულობის საკითხი. გეგმაში ასევე უნდა აისახოს მათ შორის კუმულაციურ ზემოქმედებაზე დაკვირვების საკითხი. საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებების განსაზღვრა/განხორციელების მიზნით. საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
8. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** არსებული ხიდის ბურჯების დემონტაჟისა და მდინარის აქტიურ კალაპოტში ხიდების მშენებლობის ეტაპზე უზრუნველყოს ბიოლოგიურ გარემოზე მოსალოდნელ ზემოქმედებაზე მონიტორინგი, განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ სახეობებზე მოსალოდნელ ზემოქმედებაზე და საჭიროების შემთხვევაში განხორციელოს შესაბამისი პრევენციული ქმედებები.
9. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს მშენებლობის ფარგლებში საჭირო დროებითი ინფრასტრუქტურის (მაგ. ბეტონის კვანძი, სამსხვრევი და სხვა) მოწყობისას ბიოლოგიურ გარემოზე, მოსალოდნელი ზემოქმედების შესახებ დეტალური ინფორმაციის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა. საჭიროების შემთხვევაში განისაზღვროს შემარბილებელი ღონისძიებები;
10. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს და სამშენებლო ბანაკის დეტალური პროექტების (shp ფაილებთან და საკუთრების ან სარგებლობის დამადასტურებელ დოკუმენტაციასთან ერთად) სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა. სანაყაროს და სამშენებლო ბანაკის მოწყობა უზრუნველყოს შეთანხმებული პროექტების შესაბამისად;

11. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევის სტაციონარული წყაროების არსებობის, ასევე ზედაპირული წყლის ობიექტიდან წყალაღების და/ან წყალჩაშვების შემთხვევაში, აღნიშნული ობიექტების მოწყობამდე უზრუნველყოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა/პროცედურების გავლა;
12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედების შემცირების მიზნით დამატებითი ღონისძიებების შემუშავება და გატარება;
13. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს სამუშაოების განხორციელება „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;
14. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის ეტაპზე, უზრუნველყოს ხმაურსა და ვიბრაციაზე მონიტორინგის განხორციელება ინსტრუმენტული მეთოდით უახლოეს მოსახლეობთან თვეში ერთხელ, ასევე საცხოვრებელ სახლებთან მნიშვნელოვანი ხმაურის და ვიბრაციის წარმომქმნელი სამუშაოების წარმოებისას. მონიტორინგის შედეგად, საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების (მათ შორის მოსახლეობის მიმართულებით ხმაურის დამცავი ეკრანის მოწყობა) შემუშავება/განხორციელება;
15. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს „ცხოველთა გადამდები დაავადებების საწინააღმდეგო პროფილაქტიკურ-საკარანტინო ღონისძიებათა განხორციელების წესების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2015 წლის 14 ივლისის №348 დადგენილებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულება;
16. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს და სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრს;
17. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
18. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება განთავსდეს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალსა და გარდაზნისა და რუსთავის მუნიციპალიტეტების მერიების საინფორმაციო დაფებზე;
19. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (ქ. თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, N64) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ვასილ გედევანიშვილი



სააგენტოს უფროსი

სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო



