



სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო

10 ივნისი 2025



N 290/ს

ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა

მცხეთისა და თბილისის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი 2)“ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოში 2024 წლის 23 დეკემბერს (წერილი N12178) წარმოდგენილ იქნა მცხეთისა და თბილისის მუნიციპალიტეტებში, „ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი 2)“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში სააგენტომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა (ბრძანება N741/ს; 26.12.2024), შესაბამისი უწყებების ადმინისტრაციულ წარმოებაში ჩართვა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის გავრცელების მიზნით სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრისთვის გაგზავნა. წარმოდგენილი დოკუმენტაცია ცენტრის მიერ განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე. გზშ-ის ანგარიში მომზადებულია შპს „გამა კონსალტინგის“ მიერ.

2023 წლის 25 ივლისს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, წარმოდგენილ იქნა მცხეთის და თბილისის მუნიციპალიტეტებში, საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისის შემოვლითი გზის - ნატახტარი (წიწამური) - რუსთავის მონაკვეთის წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი 2) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (სკოპინგის დასკვნა N29; ბრძანება N539/ს; 10.10.2023).

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ იქნა პროექტთან დაკავშირებული დამატებითი ინფორმაცია და დოკუმენტაცია (წერილი N2-08/5926), რომელიც ეხება გზშ-ის ანგარიშში დაშვებულ ტექნიკურ უზუსტობებს, სს საქართველოს რკინიგზასთან და სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნულ სააგენტოსთან შეთანხმების შესახებ ინფორმაციას, ასევე სანაყაროს/სანაყაროების განთავსების ალტერნატიული ვარიანტების, შერჩეული ალტერნატივის (GPS კოორდინატების მითითებით) და ფუჭი ქანების განთავსების ადგილის შესახებ ინფორმაციას. დამატებით წარმოდგენილი ინფორმაცია განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე და დაინტერესებული საზოგადოებისთვის განისაზღვრა შენიშვნების წარმოდგენის ვადები.

გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისის შემოვლითი გზის ნატახტარი-რუსთავის მონაკვეთის - (ლოტი 2) მშენებლობა დაგეგმილია მცხეთის და თბილისის მუნიციპალიტეტების საზღვრებში. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი 2) მონაკვეთი წარმოადგენს საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისის შემოვლითი გზის - ნატახტარი - რუსთავის მონაკვეთის ოთხი ლოტიდან ერთ-ერთს, რომელიც იწყება სოფ. წიწამურთან, მცირე მანძილზე მიუყვება არსებული გზის დერეფანს, მცხეთის ჯვრის ზონაში სცილდება აღნიშნულ დერეფანს, შედის გვირაბში და მთავრდება თბილისში, ავჭალის ტერიტორიაზე. საპროექტო მონაკვეთის სიგრძე შეადგენს დაახლოებით 7 კმ-ს.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია დაგეგმილი საქმიანობის ალტერნატიული ვარიანტების შესახებ ინფორმაცია, მათ შორის განხილულია არაქმედებისა (ნულოვანი) და საავტომობილო გზის ადგილმდებარეობის ალტერნატივები. დაგეგმილი საქმიანობის ადგილმდებარეობის 4 ალტერნატიული ვარიანტის (TB1; TB2; TB3; TB4) ურთიერთშედარების საფუძველზე ტექნიკურ-ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი საკითხების გათვალისწინებით, უპირატესობა მიენიჭა მე-4 ალტერნატიულ ვარიანტს. საავტომობილო გზის საფარის პროექტირებისას ორი ალტერნატიული ვარიანტიდან (ასფალტბეტონის საფარიანი საგზაო სამოსი, ბეტონის JPCP საფარიანი საგზაო სამოსი), ნედლეულის ხელმისაწვდომობის, გარემო პირობების და ტექნიკური მახასიათებლების გათვალისწინებით გვირაბებში, სადაც სახანძრო უსაფრთხოებას განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს, უპირატესობა მიენიჭა ბეტონის, ხოლო გზის, ხიდებისა და კვანძებისთვის ასფალტ-ბეტონის საფარის მოწყობას. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, არსებული საგზაო ინფრასტრუქტურა არ აკმაყოფილებს უსაფრთხოების ნორმებს და ტექნიკური თვალსაზრისით არ შეესაბამება სტანდარტებს, რის გამოც გზშ-ის ანგარიშში უარყოფილ იქნა არაქმედების ალტერნატივა. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, პროექტის დასრულების შემდეგ ძირითადი სატრანსპორტო ნაკადები ახალ გზაზე იმოდრავებს, შესაბამისად განიტვირთება ადგილობრივი საგზაო ქსელი და შემცირდება ლოკალურ სატრანსპორტო ნაკადზე ზემოქმედება. გზშ-ის ანგარიშში გათვალისწინებულია სატრანსპორტო ნაკადის პროგნოზირებული მონაცემები, სატრანსპორტო ნაკადის განაწილებისა და სატრანსპორტო საშუალებების ტიპის მიხედვით.

როგორც აღინიშნა, საპროექტო მონაკვეთის (ლოტი 2-ის) სიგრძე შეადგენს დაახლოებით 7 კმ-ს. საანგარიშო საპროექტო სიჩქარეა 120 კმ/სთ. სავალი ზოლების რაოდენობა შეადგენს 4-ს, სავალი ზოლის სიგანე 3,75 მ-ს, საპროექტო გზის ვაკისის სიგანე შეადგენს 27,6 მ-ს, საიდანაც 2x7,5 მ არის სავალი ნაწილის სიგანე, რომლის ორივე მხარეს გათვალისწინებულია გამაგრებული გვერდულების და გზისპირის მოწყობა. სავალი ნაწილის განივი ქანობია 2,5 %, ხოლო მაქსიმალური გრძივი ქანობი - 2,9%.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, დასახლებულ პუნქტებთან შეუფერხებელი გადაადგილებისა და მაგისტრალზე წვდომის უზრუნველყოფის მიზნით საავტომობილო გზის დერეფანში გათვალისწინებულია ორი ორდონიანი კვანძის მოწყობა-მოდერნიზაცია, წიწამურთან და საპროექტო მონაკვეთის ბოლოს, გვირაბის სამხრეთი პორტალის შემდეგ, დაახლოებით 760 მ-ის დაშორებით - ზაჰესის უბანზე. კვანძის პანდუსის მინიმალური საპროექტო სიჩქარე შეადგენს 40 კმ/სთ-ს, პლატოს მინიმალური რადიუსი - 50 მ-ს, თხემის ვერტიკალური მრუდის მინიმალური რადიუსი - 800 მ-ს, ხოლო ჩაზნექილი ვერტიკალური მრუდის მინიმალური რადიუსი - 400 მ-ს. პროექტი ასევე ითვალისწინებს 8 ერთეული ხიდის/გზასატარის და 2 ერთეული პარალელური გვირაბის მოწყობას. საპროექტო ხიდების/გზასატარების, რომლებსაც შეხება არ აქვთ წყლის ობიექტებთან, ჯამური სიგრძეა 3 კმ, ხოლო გვირაბების - 7 კმ (თითოეულის სიგრძე - 3,5 კმ).

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, საპროექტო გზის დერეფანში ხვდება 3 დასახლებული პუნქტი (წიწამური, მცხეთა, თბილისი). საპროექტო მონაკვეთზე უახლოესი სახლები მდებარეობს წიწამურში - 100 და ავჭალაში 60 მეტრის დაშორებით. დოკუმენტაციაში წარმოდგენილია რუკები, სადაც

მოცემულია 300 და 500 მეტრიან ზოლში მოქცეული შენობა-ნაგებობების მდებარეობები. ამასთან აღნიშნულია, რომ შემუშავების პროცესშია განსახლების გეგმა, რომელიც ითვალისწინებს პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მიწის ნაკვეთებისა და მათზე განთავსებული აქტივების გამოსყიდვას. გზის ანგარიშის მიხედვით, უახლოესი მანძილი საპროექტო გზის დერეფნიდან უახლოეს დაცულ ტერიტორიამდე, თბილისის ეროვნულ პარკამდე და ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებული საიტის - საგურამოს (GE0000047) საზღვრებამდე შეადგენს 530 მეტრს. საპროექტო დერეფანი არ მდებარეობს ფრინველთათვის მნიშვნელოვან (IBA) და ფრინველთა სპეციალურ დაცულ (SPA) ტერიტორიებზე. უახლოესი ზედაპირული წყლის ობიექტი (მდ. არაგვი) - არსებული/საპროექტო მონაკვეთიდან დაშორებულია 100-500 მეტრით.

გზის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო გზის (ლოტი 2) საწყისი წერტილი მდებარეობს მცხეთის მუნიციპალიტეტში, სოფ. წიწამურის მიმდებარედ და გადადის ხიდზე, რომლის მოდერნიზაციაა დაგეგმილი. გზის საწყისი უბანი ემთხვევა არსებულ მაგისტრალს E60, რომელიც 4 ზოლიანია, მედიანური ზოლით და ბეტონის ბარიერებით. არსებული კვანძი უზრუნველყოფს მიმდებარე სოფლებთან კავშირს. მოდერნიზაციის შემდეგ შენარჩუნდება გზის მიმართულება, ხოლო სავალი ნაწილი გახდება 6 ზოლიანი (3 ზოლი თითო მიმართულებით).

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი 2) გზის ანგარიშში პირობითად დაყოფილია სამი ნაწილად, კერძოდ: მონაკვეთი 1 - E60-ის მოდერნიზაცია და წიწამურის ახალი კვანძის მოწყობა (მოდერნიზაციის შემდეგ შენარჩუნდება გზის მიმართულება, ხოლო სავალი ნაწილი 6 ზოლიანი გახდება (3 ზოლი თითო მიმართულებით)); მონაკვეთი 2 - პარალელური გვირაბი წიწამურიდან ავჭალამდე, რომლებიც ერთმანეთთან დაკავშირებული იქნება საევაკუაციო გალერეით; მონაკვეთი 3 - დაკავშირება თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მიტოვებულ დერეფანთან.

როგორც აღინიშნა, პროექტით გათვალისწინებულია 8 ერთეული ხიდის/გზასატარის მოწყობა, კერძოდ:

BRI-01 პკ 02+70.15 ნატახტარი - თბილისის მონაკვეთი. საავტომობილო მაგისტრალის რკინაბეტონის კონსტრუქციის საპროექტო სახიდე გადასასვლელი დაპროექტებულია ორი, თითოეული მიმართულების ორი სამოდრაო ზოლისათვის განკუთვნილი ცალკეული ხიდის სახით. ხიდების საპროექტო სიგრძე შეადგენს 128,906 მეტრს, სავალი ნაწილის გაბარიტული სიგანე 14.75 მეტრს, ხოლო ტროტუარის სიგანე 1 მ. თითოეულ საპროექტო ხიდს ექნება ორი სანაპირო და სამი შუალედი ბურჯი.

BRI-02 პკ 11+26,19 ნატახტარი - თბილისის მონაკვეთი. საავტომობილო მაგისტრალის რკინაბეტონის კონსტრუქციის საპროექტო ხიდი-გზაგამტარი დაპროექტებულია ორი, თითოეული მიმართულების ორი სამოდრაო ზოლისათვის განკუთვნილი ცალკეული ხიდის სახით. სახიდე გადასასვლელის თითოეული ხიდის სქემა 1×33.0 მ, ხიდების საპროექტო სიგრძე შეადგენს 48,5 მეტრს, სავალი ნაწილის გაბარიტული სიგანე 24.567 და 16.75 მეტრს, ხოლო ტროტუარის სიგანე 1 მეტრს. თითოეულ საპროექტო ხიდს ექნება ორი სანაპირო ბურჯი.

BRI-03 პკ 07+13,16 ნატახტარი - რუსთავის მონაკვეთი. საპროექტო ხიდი-ესტაკადის სიგრძე შეადგენს 682.99 მეტრს, სავალი ნაწილის გაბარიტული სიგანე 11.5 მეტრს, ხოლო ტროტუარების სიგანე 0.77 მეტრს. გზაგამტარი ირიბად გადაკვეთს E60 ავტომაგისტრალს და საპროექტო ხიდ-ესტაკადას ექნება ორი სანაპირო და 14 შუალედი ბურჯი.

BRI-04 პკ 58+17,94 ნატახტარი - რუსთავის მონაკვეთი - საავტომობილო მაგისტრალის რკინაბეტონის კონსტრუქციის საპროექტო ხიდი-გზაგამტარის საპროექტო სიგრძეა 48,75 მ, სავალი ნაწილის გაბარიტული სიგანე 13.6 მ, ხოლო ტროტუარის სიგანე 1 მ. საპროექტო ხიდ-გზაგამტარს ექნება ორი სანაპირო ბურჯი.

BRI-05 პკ 54+01,36 რუსთავი - ნატახტარის მონაკვეთი. საავტომობილო მაგისტრალის რკინაბეტონის კონსტრუქციის საპროექტო ხიდი-გზაგამტარის საპროექტო სიგრძე შეადგენს 48,95 მეტრს, სავალი ნაწილის გაბარიტული სიგანე 11.5 მეტრს, ხოლო ტროტუარის სიგანე 1 მეტრს. საპროექტო ხიდ-გზაგამტარს ექნება ორი სანაპირო ბურჯი.

ასევე დაგეგმილია არსებულ გზაზე (მონაკვეთი 1) ხიდის მოდერნიზაცია, რის შემდეგ ახალი ხიდი იქნება 6 ზოლიანი. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია დეტალური ინფორმაცია პროექტის ფარგლებში მოსაწყობი ხიდების შესახებ, თითოეული ხიდის განთავსების ადგილების აღწერით, ფიზიკური მახასიათებლებისა და ტექნიკური პარამეტრების მითითებით.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო გზის ფარგლებში დაგეგმილია ორი პარალელური (ნატახტარი-რუსთავი (პკ 16+78 და პს 50+50); რუსთავი-ნატახტარი (პკ 12+75 და პკ 46+40)) ორზოლიანი გვირაბის (ჯვრის გვირაბი) მოწყობა, რომელთაგან ნატახტარი-რუსთავი (პკ 16+78 და პს 50+50) გვირაბის სიგრძე იქნება 3372 მ, ხოლო რუსთავი-ნატახტარის (პკ 12+75 და პკ 46+40) - 3365 მ. shp ფაილების მიხედვით, გვირაბების საწყისი და საბოლოო მონაკვეთების GPS კოორდინატებია: X-478568.26 Y-4633014.83 X-481304.74 Y-4631100.66; X-478540.20 Y-4632993.69 X-481285.13 Y-4631081.28. ჯვრის ორივე გვირაბისთვის გათვალისწინებულია ორი სამოდრაო ზოლი, ზოლის სიგანით - 3,75 მ. გვირაბების გამონამუშევარის ექსკავაცია, გარემოს სენსიტიურობის გათვალისწინებით განხორციელდება ADECO-RS-ს მეთოდით, ე.წ. გვირაბგასაყვანი კომბაინის საშუალებით და ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოები არ იწარმოებს, რაც მიმდებარე ნაგებობებზე/კონსტრუქციებზე და სხვა რეცეპტორებზე ხმაურის და ვიბრაციის ზემოქმედების პრევენციას უზრუნველყოფს. გზმ-ის ანგარიშს თან ახლავს გვირაბის გეომექანიკური ანგარიში.

საპროექტო გვირაბი აღჭურვილი იქნება: ელექტრომომარაგების და გამანაწილებელი სისტემებით; განათების სისტემით; მანათობელი ნიშნულებით, ამრეკლი ნიშნულებით, საგზაო შუქნიშნებით და ციფრული ტაბლოებით; ვენტილაციის სისტემით; დრენაჟის სისტემით (წყლის შემკრებით და სალექარებით); საევაკუაციო გასასვლელით (ავარიული გასასვლელები ადამიანებისთვის განთავსდება ყოველ 250 მ-ში, ხოლო მანქანებისთვის 750 მ-ში); დაცვის და ვენტილაციის სისტემებით (გვირაბს ექნება გამჭოლი ვენტილაციის სისტემა); SOS სადგურებით, რადიოკავშირის და გადაცემის სისტემებით; ვიდეო მეთვალყურეობის (CCTV) სისტემით; ხანძრის დეტექტირების და ხანძარქრობის სისტემებით; მონაცემთა გადაცემის ქსელით და ავტომატიზაციის სისტემით; სიჩქარის რადარებით; მართვის ცენტრით. გათვალისწინებულია ასევე ჰიდროსაიზოლაციო მემბრანის მოწყობა, რომელიც უზრუნველყოფს გვირაბის წყალგაუმტარობას.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, გზის ექსპლუატაციისას ზედაპირიდან წყლის სწრაფი არინების, გზის საფარის და ვაკისის ეფექტური დაცვისთვის პროექტი ითვალისწინებს დრენაჟის სისტემის მოწყობას. სისტემა ორი სხვადასხვა ქსელისგან შედგება. ერთის საშუალებით ხდება წყლის არინება სავალი ნაწილიდან, ხოლო მეორე, კულვერტების/წყალსატარი მილების მეშვეობით უზრუნველყოფს სხვა ზედაპირული ჩამონადენის გატარებას. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია წყლის მილების/კულვერტების პარამეტრების გაანგარიშების მეთოდოლოგია, ნახაზი და ადგილმდებარეობა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო გზა კვეთს ოპტიკურ ბოჭკოვან კაბელებს, ასევე გაზსადენებს (საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაციის; საშუალო და დაბალი წნევის გაზსადენებს) და ელექტროგადამცემ ხაზებს (სს „თელასი“-ს და სს ენერგო-პრო ჯორჯიას“ კუთვნილი 110 კვ ძაბვის ეგზ-ებს და სხვა). ამასთან, პროექტის განხორციელებამდე საჭირო იქნება წინამურის და ავჭალის ზონებში GWP-ს ინფრასტრუქტურის რამდენიმე მონაკვეთის მოდიფიცირება. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მონაკვეთების გადატანის საშუალო შესრულდება საპროექტო საავტომობილო გზის ბუფერის

საზღვრებში. გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო არეალში არსებული კომუნიკაციებისა და მასზე ზემოქმედების შესახებ დეტალური ინფორმაცია (შესაბამისი ტექნიკური-საინჟინრო გადაწყვეტების მითითებით), ასევე აღნიშნული კომუნიკაციების მფლობელების ინფორმირებისა და მათთან შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, პროექტი მოიცავს წინასამშენებლო და სამშენებლო ეტაპებს. წინასამშენებლო ეტაპი მოიცავს გარემოსდაცვითი კანონმდებლობით დადგენილი დოკუმენტაციის და გეგმების მომზადებას და შეთანხმებას; დროებითი დასაქმების საკითხის მოგვარებას; სამშენებლო ბანაკის მოწყობას (საჭიროების შემთხვევაში); დაკვალვას; სამშენებლო ტექნიკის და მუშახელის მობილიზაციას; ბანერის დაყენებას პროექტის და შემსრულებლების/ჩართული მხარეების შესახებ ინფორმაციით; გასხვისების ბუფერში მოქცეული კონსტრუქციების დემონტაჟს; საპროექტო ბუფერში მოქცეული კომუნიკაციების გადატანას; ნაყოფიერი ნიადაგის ფენის მოხსნას და დროებით დასაწყობებას (მოქმედი რეგულაციების დაცვით), სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ დროებით სარგებლობაში აღებული და დარღვეული ტერიტორიების რეკულტივაციისთვის გამოყენებამდე; მცენარეული საფარის მოხსნამდე ტერიტორიის დათვალიერებას ბიომრავალფეროვნების სპეციალისტის მონაწილეობით ღამურების საბინადრო ადგილების, ფრინველების ბუდეების ან/და სხვა სენსიტიური უბნების გამოსავლენად და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში განსაზღვრული ღონისძიებების გატარებას; პროექტის მიმდებარე სენსიტიური და ხიფათის შემცველი უბნების (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) მონიშვნას, საჭიროების შემთხვევაში დროებით შემოღობვას, გამაფრთხილებელი ნიშნების დაყენებას და სხვა.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, მშენებლობის ეტაპი მოიცავს: გზის ვაკისის ტერიტორიის მომზადებას/პროფილირებას; ინერტული და სხვა სამშენებლო მასალის (რკინაბეტონის ნამზადი ნაწილები და სხვა) სატვირთო ტრანსპორტით, შემოტანა-დასაწყობებას; მიწის სამუშაოებს - ექსკავაციას, კომუნიკაციების მოწყობას, მოპირკეთების სამუშაოებს; ფუჭი ქანების დასაწყობებას; ხიდების მოწყობას - ბეტონის და შედუღების სამუშაოებს; დრენაჟის სისტემების მოწყობას; გზის საფარის მოწყობას და სხვა. ასევე ყველა დროებით დარღვეული ტერიტორიის რეკულტივაციას.

გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდება 36 თვის განმავლობაში. მშენებლობის ეტაპზე დასაქმებული იქნება საგარეუდოდ 150-200 ადამიანი და სამშენებლო ტექნიკად გამოყენებული იქნება: ბულდოზერი; ექსკავატორი; საფარის მომწყობი მოწყობილობები; თვითმცლელები; ბეტონმზიდები; ავტობეტონშემრევი; გვირაბის გამყვანი მანქანა და სხვა. სამშენებლო სამუშაოების დროს განიხილება ორი სახის სამუშაო უბნები: პირველი ტიპის უბნები, სადაც შესაძლებელია განთავსდეს დროებითი ინფრასტრუქტურა (სასაწყობო მეურნეობა, სახელოსნო, მანქანების სადგომი და სხვა); მეორე ტიპის - უშუალოდ სამუშაოების წარმოების უბნები. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ტერიტორიაზე ემისიის სტაციონარული წყაროების არსებობა დაგეგმილი არ არის, არ იგეგმება სამსხვრევის ან ძლიერი ხმაურის გამოძწევი სხვა წყაროების გამოყენება. ასევე არ არის დაგეგმილი ტერიტორიაზე ბეტონის კვანძის განთავსება და ბეტონი შეთანხმების საფუძველზე შემოტანილი იქნება ბეტონის მწარმოებელი სხვა საწარმოებიდან, ამასთან, პროექტისთვის საჭირო ინერტულ მასალად (613,444 მ³) გამოყენებული იქნება გვირაბის გაყვანისას გამოტანილი მასალა და მშენებლობისას მოჭრილი გრუნტი. ვინაიდან, სამუშაოები მხოლოდ დღის საათებში შესრულდება - სამუშაო უბნების ტერიტორიის განათება ნავარაუდევია არ არის. მანქანების რეცხვა, მანქანების და ტექნიკის ტექმომსახურება და საწვავით გამართვა იწარმოებს ტერიტორიის გარეთ და ტერიტორიაზე საწვავის ავზი/ავზები არ განთავსდება. სამუშაო უბნებზე უზრუნველყოფილი იქნება ნარჩენების კონტეინერები და ბიოტუალეტები. მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნით ტერიტორიაზე განთავსდება გამაფრთხილებელი/ამკრძალავი ნიშნები და საფრთხის შემცველი უბნები (არსებობის შემთხვევაში)

შემოიზღუდება. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ორივე ტიპის უბნები გზის ბუფერის საზღვრებში იქნება მოქცეული. სამშენებლო მოედნების საკითხები და კონფიგურაცია განისაზღვრება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ და საჭიროების შემთხვევაში მომზადდება და შეთანხმდება შესაბამისი პროექტი/დოკუმენტაცია. მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოების დროს გამოყენებული იქნება არსებული გზა და მშენებლობის პროცესში მომზადებული გასხვისების ზოლი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, ახალი ინფრასტრუქტურის მოწყობის ზოლში მოსახსნელი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოცულობა შეადგენს 49,843 მ³-ს, რომელიც სამუშაოების დასრულების შემდეგ ტერიტორიების რეკულტივაციამდე დროებით დასაწყობდება. ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის და დასაწყობების სამუშაოები განხორციელდება „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების დაცვით. სამშენებლო სამუშაოების პროცესში უშუალოდ გზის მშენებლობისას და კვეთების საზღვრებში წარმოებული მიწის სამუშაოების დროს მოხსნილი/მოჭრილი ქანების/გრუნტის ჯამური მოცულობა შეადგენს 613,444 მ³-ს (434,935 მ³ - გვირაბიდან და 178,509 მ³ -სხვა მიწის სამუშაოებიდან). გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მუდმივი სანაყაროს მოწყობა საჭირო არ არის და მასალის დროებითი განთავსება მოხდება პროექტის ბუფერის საზღვრებში. ანგარიშის თანახმად სამშენებლო ბანაკის ალტერნატივად შესაძლებელია განხილულ იქნეს საცხოვრებლის დაქირავება, რაც სრულად ან ნაწილობრივ ჩაანაცვლებს ბანაკის მოწყობის საჭიროებას.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში რეგისტრირებული არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების 3765787 მ² ფართობის ტერიტორიის (ს/კ: 01.72.13.371.021) შესახებ ინფორმაცია shp ფაილებით, რომლის ფარგლებშიც შესაძლებელია შეირჩეს პროექტის დროებითი სარგებლობისთვის საჭირო ადგილები - სამშენებლო ბანაკი (თუ ამის საჭიროება იქნება), ნაყოფიერი ნიადაგის დროებითი განთავსება და ფუჭი ქანების განთავსება. ამასთან ანგარიშში მოცემულია რეკომენდაციები და შეზღუდვები, სამშენებლო ბანაკის (საჭიროების შემთხვევაში), ნაყოფიერი ნიადაგის და ფუჭი ქანებისთვის განსაზღვრული ტერიტორიებისა და მათი განთავსების პირობების შესახებ.

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 ტერიტორიაზე შეიძლება ასევე განთავსდეს წყლის ავზი. ტექნიკური დანიშნულებით წყალაღება მოხდება უახლოესი ზედაპირული წყლის ობიექტიდან და სამშენებლო სამუშაოების დროს წყალი საჭირო იქნება მშრალ ამინდში მტვრის შემცირებისთვის/კონტროლისთვის.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, შესაძლებელია გვირაბში წყლის გარკვეულ შემოდინებას ჰქონდეს ადგილი, თუმცა როგორც უკვე აღინიშნა, გვირაბი აღჭურვილი იქნება დრენაჟის სისტემით. გვირაბის ქვედა ნაწილში განთავსდება მილები, რომელთა საშუალებით წყალი გაედინება გვირაბის გასასვლელისკენ. გვირაბის გარედან, დროებითი გამაგრების (ტორკრეტი) გავლით ჰიდროიზოლაციის ფენამდე შემოდწეული და შიგნიდან (პლატფორმიდან) ჩამონადენი წყალი დრენაჟის სისტემით შეიკრიბება გვირაბის პორტალთან 61 მ³ ტევადობის სალექარ კამერებში, საიდანაც გაედინება გრუნტზე. წყლის გარემოში მოხვედრის წერტილების მიახლოებითი კოორდინატებია: ავჭალის უბანი X - 481351.01 Y- 4631085.52 და წიწამურის უბანი X - 478443.89 Y - 4633025.14. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, ზედაპირული წყლის ობიექტში წყალჩაშვება არ მოხდება, ხოლო სალექარები პერიოდულად შემოწმდება და გაიწმინდება შესაბამისი ნებართვის მქონე კონტრაქტორის მიერ.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის (გზის ინფრასტრუქტურის ტექნომსახურება-შეკეთება) ეტაპზე მოსალოდნელია ინერტული და სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. ექსპლუატაციის ეტაპზე ადგილი ექნება გზით მოსარგებლების მიერ ნარჩენებით (საკვები ნარჩენები, პლასტმასის ბოთლები/კონტეინერები, ცელოფნის პარკები, ქაღალდი) გზის და/ან გზისპირების დანაგვიანებას. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, სამუშაოს დაწყებამდე შემუშავდება და შეთანხმდება ნარჩენების მართვის გეგმა. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, უზრუნველყოფილი იქნება წარმოქმნილი ნარჩენების სეპარირებული შეგროვება სახეობის და სახიფათოობის მიხედვით. ნარჩენების დროებითი განთავსებისთვის სამშენებლო უბნებზე დაიდგმება შესაბამისი კონტეინერები და ნარჩენების გატანას და შემდგომ მართვას უზრუნველყოფენ უფლებამოსილი კომპანიები.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, პროექტის მომზადების ეტაპზე ჩატარდა ტერიტორიის ტოპოგრაფიული, გეოლოგიური და საინჟინრო-გეოლოგიური, გეოფიზიკური, გეომექანიკური და სეისმური, გეომორფოლოგიური და ჰიდრო-გეოლოგიური კვლევები. საპროექტო უბანზე გაყვანილი იქნა 4 ჭაბურღილი, რომლის GPS კოორდინატებია: 1) BH201 - X-477657 Y-4633032 (25 მ); 2) BH202 - X-478294 Y-4632733 (35 მ); 3) BH203 - X-480488 Y-4631525 (80 მ); 4) BH204 - X-481218 Y-4631140 (235 მ). გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ჩატარებული საველე კვლევების დროს, საპროექტო ზონაში მიწისქვეშა წყლის არსებობა დაფიქსირდა გვირაბის აღმოსავლეთი პორტალის ზონაში ტერიტორიის კვლევის მიზნით გაყვანილ ჭაბურღილში (BH204), საპროექტო ზონაში წარმოდგენილია ყავისფერი და ალუვიური ნიადაგები.

საინჟინრო-გეოლოგიური შეფასებით საპროექტო დერეფანი დამაკმაყოფილებელია, საველე კვლევებისას საშიში გეოდინამიკური პროცესების უბნები (ქვათაცვენა, მეწყერი) არ გამოვლენილა და არ ფიქსირდება სამუშაოების წარმოებისას მათი განვითარების რისკის შემცველი მონაკვეთები. პროექტის მიხედვით გზის ვაკისი ყრილებით მოეწყობა. ვაკისის ფერდობის სტაბილურობა ფერდობის მცირე დახრილობით იქნება შესაძლებელი და მსგავს პირობებში გრავიტაციული პროცესების განვითარების რისკი მცირეა. ფერდობის სტაბილურობას ასევე ხელს შეუწყობს სადრენაჟე სისტემა, რომელიც წყალს ფერდობის ძირის წარეცხვის საშუალებას არ მისცემს, უზრუნველყოფს ატმოსფერული ნალექების (წვიმის წყლის, თოვლის ნადნობის) წყლის ტერიტორიიდან გადინებას და შეტბორვის რისკის შემცირებას. ექსპლუატაციის ეტაპზე საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარება მოსალოდნელი არ არის. სადრენაჟე სისტემის გამართული მდგომარეობა, კულვერტების გაწმენდა-მოწესრიგება და ვაკისის ფერდობების გამწვანება, ფერდობების სტაბილურობას შეუწყობს ხელს. ექსპლუატაციის ეტაპზე იწარმოებს აღნიშნული ინფრასტრუქტურების მონიტორინგი, განსაკუთრებით ძლიერი წვიმის და თოვლის დნობის დროს.

გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ზონაში ექცევა მდინარეები: არაგვი და მტკვარი, მცირე შენაკადებით, თუმცა საპროექტო გზა ზედაპირული წყლის ობიექტებს არ კვეთს და პროექტით გათვალისწინებულ არცერთ ხიდს უშუალო შეხება არ აქვს ზედაპირული წყლის ობიექტებთან. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია დეტალური ინფორმაცია წინამური-ავჭალის მონაკვეთის ზონაში არსებული მდინარეების და წყალშემკრები აუზების შესახებ.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ ინფორმაცია მომზადდა საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს მონაცემთა ბაზაზე დაყრდნობით, სხვადასხვა ლიტერატურული და სამეცნიერო წყაროს გამოყენებით. შეგროვდა ინფორმაცია საპროექტო ზონაში სხვადასხვა პერიოდის და სტატუსის მქონე ძეგლების შესახებ. მომზადდა შესაბამისი რუკა ძეგლების და საპროექტო დერეფნის ურთიერთგანლაგების საჩვენებლად. მიწისზედა, არქიტექტურული ობიექტების/ძეგლების დათვალიერების პარალელურად დაიგეგმა და ჩატარდა არქეოლოგიური შეფასება. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საკვლევი დერეფნის არქეოლოგიური ექსპერტიზა რამდენიმე ეტაპს მოიცავდა: კამერალურ სამუშაოს - სპეციალური

(არქეოლოგიური) ლიტერატურის დამუშავებას; საქართველოს ეროვნული მუზეუმის სიმონ ჯანაშიას სახელობის საქართველოს მუზეუმის ფონდებში საპროექტო ტრასაზე მდებარე პუნქტებში არქეოლოგიური გათხრებით მოპოვებული და შემთხვევით აღმოჩენილი არქეოლოგიური მასალის მოძიებას; საპროექტო ტრასის ვიზუალურ დათვალიერებას და მოსახლეობის გამოკითხვას. შეფასების დროს გამოყენებული იქნა „მსოფლიო მემკვიდრეობის ცენტრის“ ოფიციალური მრჩეველი ორგანოს (ICOMOS) მემკვიდრეობაზე ზემოქმედების შეფასების სახელმძღვანელოში მოცემული კლასიფიკაცია. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, წიწამური-ავჭალის მონაკვეთზე საპროექტო გზის ღერძულა ხაზიდან 1 კმ-იან დერეფანში საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის ერთიან მონაცემთა ბაზაში რეგისტრირებული 11 ძეგლი/ობიექტია, მათგან 7 ობიექტი კატეგორიის გარეშეა. ყველაზე ახლოს, საპროექტო გზის ღერძიდან 200 მეტრის მანძილზე ილია ჭავჭავაძის ძეგლი და მონუმენტი მდებარეობს. ამასთან, საპროექტო გვირაბის ზონაში (გვირაბის პირობითი ღერძიდან მიახლოებით 170 მეტრში) მდებარეობს მოულოდნელი სიხარულის ეკლესია, ხოლო ავჭალის მონაკვეთი ესაზღვრება სასაფლაოს. წიწამურიდან გვირაბის დასავლეთ პორტალამდე საპროექტო გზის მონაკვეთი მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალზე გადის, თუმცა არც ერთი რეგისტრირებული ძეგლის ფიზიკური ან ვიზუალური დაცვის ზონასთან შეხებაში არ მოდის. გზშ-ის ანგარიშს თან ახლავს არქეოლოგიური კვლევის ანგარიში და ექსპერტის მიერ მომზადებული კულტურულ მემკვიდრეობაზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში. ანგარიშის თანახმად სენსიტიურ უბნებზე მშენებლობის დაწყებამდე არქეოლოგიური სამუშაოები და/ან სამუშაოების დროს სპეციალისტის ზედამხედველობაა საჭირო. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ვიზუალური ზემოქმედება მოსალოდნელია საპროექტო გზის ორივე უბანზე (წიწამურში და ავჭალაში), თუმცა, წიწამურის ზონა უფრო სენსიტიურია ტერიტორიის მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალთან მდებარეობის გამო. აღნიშნულიდან გამომდინარე, სამუშაოები ამ უბანზე განსაკუთრებული სიფრთხილით და სენსიტიურობის მხედველობაში მიღებით განხორციელდება. როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოფილი იქნება შემარბილებელი ღონისძიებები, კერძოდ: კულტურული მემკვიდრეობის მართვის გეგმის შემუშავება, შეთანხმება და შესრულება; არქეოლოგიური თვალსაზრისით სენსიტიურ უბნებზე არქეოლოგიის რეკომენდაციის გათვალისწინება - მეორე ეტაპის არქეოლოგიური კვლევის ჩატარება და/ან ზედამხედველობა მიწის სამუშაოების წარმოების დროს; ვიზრაციის კონტროლი მოულოდნელი სიხარულის ეკლესიის ტერიტორიაზე ჯვრის გვირაბის მშენებლობის დროს; შემთხვევითი არქეოლოგიური ობიექტების აღმოჩენის შემთხვევაში - შესაბამისი პროცედურის დაცვა და სხვა.

საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს ინფორმაციით, წიწამურის და ავჭალის მონაკვეთი წარმოადგენს არქეოლოგიურად საკმაოდ სენსიტიურ ტერიტორიას, ამიტომ სამუშაოების დაწყებას წინ აუცილებლად უნდა უძღოდეს ტერიტორიის მეორე ეტაპით გათვალისწინებული არქეოლოგიური კვლევა. ასევე აუცილებელია ყველა იმ რეკომენდაციის დაცვა, რომელიც გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესაბამის თავში კულტურული მემკვიდრეობის მიმართულებითაა გაცემული. ამასთან, პროექტის დაგეგმვისა და განხორციელების პროცესში სრულად უნდა იყოს დაცული „მსოფლიო მემკვიდრეობის ცენტრის“ ოფიციალური მრჩეველი ორგანოს („იკომოსი“) მიერ გაცემული რეკომენდაციები და მითითებები.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, წინასამშენებლო და სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე მიწის სამუშაოების, ტექნიკის/სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების და მუშაობისას ადგილი ექნება ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის და წვის პროდუქტების გავრცელებას. წინასამშენებლო და სამშენებლო სამუშაოების დროს ჰაერის ხარისხზე ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება მიწის სამუშაოებთან, ტექნიკის გადაადგილებასთან და მასალის დასაწყობების უბნიდან წარმოქმნილ ემისიებთან. 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 (სამშენებლო ტექნიკა: ბულდოზერი, ექსკავატორი, გრეიდერი, ამწე, სატვირთო და ბეტონმზიდები). მშენებლობის ეტაპზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მოსალოდნელია შემდეგი სახის მავნე ნივთიერებებით: აზოტის დიოქსიდი, აზოტის (II) ოქსიდი, ნახშირბადი (ჰვარტლი), გოგირდის დიოქსიდი, ნახშირბადის ოქსიდი, ნახშირბადის დიოქსიდი, აქროლადი ორგანული ნაერთები/ნახშირწყალბადები, ნახშირწყალბადების ნავთის ფრაქცია და შეწონილი ნაწილაკები. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ემისიის რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მაჩვენებლების გაანგარიშება შესრულებულია საანგარიშო მეთოდის გამოყენებით. მოსახლეობის რიცხოვნობიდან გამომდინარე ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედების შეფასებისას, ფონური დაბინძურების მაჩვენებლები აღებული იქნა საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის #408 დადგენილების (ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების გაანგარიშების ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე) საფუძველზე. გაბნევის ანგარიშის თანახმად, მშენებლობის პროცესში მიმდებარე ტერიტორიის ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი საკონტროლო წერტილებში (უახლოესი საცხოვრებელი სახლები) არ გადააჭარბებს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს (მაქსიმალური კონცენტრაცია აზოტის დიოქსიდის ზღვ-ს წილი 0,748 მგ/მ³).

გზის ექსპლუატაციისას ჰაერის ხარისხზე ზემოქმედების წყაროს გზაზე მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებები წარმოადგენს, რაზეც ჩატარებულია მოდელირება. გზმ-ის 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. ამასთან, გზის ექსპლუატაციის ეტაპზე იწარმოებს ჰაერის ხარისხის პერიოდული კონტროლი და გაფრქვეული ნივთიერებებისთვის ზღვრული კონცენტრაციების გადაჭარბების შემთხვევაში - ზემოქმედების შემცირების მიზნით შემუშავდება და გატარდება დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, პროექტის სხვადასხვა ეტაპზე ხმაური დაკავშირებული იქნება სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილებასთან (წინასამშენებლო, სამშენებლო და ექსპლუატაციის ეტაპები) და სამშენებლო ტექნიკის მუშაობასთან). გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია სამშენებლო ტექნიკიდან გავრცელებული ხმაურის დონეების შესახებ ინფორმაცია, ხმაურის გავრცელების გრაფიკული ასახვა და ხმაურის დონეების გაანგარიშების შედეგები. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, ხმაურის მოდელირება შესრულდა ორი, წიწამურის (115 შენობა (86 საცხოვრებელი, 29 საწარმო)) და ავჭალის (404 შენობა (361 საცხოვრებელი, 43 საწარმო)) უბნებისთვის. მოდელირება ჩატარდა 4 ერთეული სამშენებლო ტექნიკის ერთდროული მუშაობის პირობებისთვის და გათვალისწინებული იყო სამშენებლო ტექნიკის ტიპური მახასიათებლები. მოდელირების შედეგების მიხედვით ხმაურის დონის გადაჭარბება მოსალოდნელია 154 შენობაში (შენობების ჯამური რაოდენობის 30%). გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოებით გამოწვეული ხმაური იქნება დროებითი ხასიათის და დამოკიდებულია კონკრეტულ უბანზე სამუშაოების წარმოების დროზე, ამასთან სამუშაოები ღამის საათებში არ იწარმოებს. მშენებლობის დროს საჭიროების შემთხვევაში მოხდება ხმაურდამცავი ეკრანების გამოყენება და სამშენებლო უბანზე ხმაურის შეზღუდვის ღონისძიებების გატარება.

საავტომობილო გზის ექსპლუატაციისას ხმაურის წყაროს წარმოადგენს საავტომობილო გზაზე მოძრავი ავტოტრანსპორტი. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ხმაურის მოდელირება 2031 და 2040 წლის სატრანსპორტო ნაკადების გათვალისწინებით, დღის და ღამის საათებში. ხმაურის მოდელირების შედეგების მიხედვით, შერბილების გარეშე, წიწამურის ზონაში 2031 წელს ხმაურის დონის გადაჭარბება

მოსალოდნელი არ არის, ხოლო 2040 წელს - გადაჭარბება მოსალოდნელია ერთ შენობაში (დამის საათებში). რაც შეეხება ავჭალის უბანს, 2031 წელს ხმაურის დონის გადაჭარბება მოსალოდნელია 256 (დამის საათებში), ხოლო 2040 წელს - 265 შენობაში (დამის საათებში). გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ხმაურით გამოწვეული ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების მათ შორის, ექსპლუატაციის ეტაპზე გათვალისწინებულია სიჩქარის შემცირება, მწვანე და ხმაურის ბარიერების (ავჭალის უბანზე), ასევე ფოროვანი ასფალტის საფარის მოწყობა. მოდელირების მიხედვით, ბარიერები უზრუნველყოფს ხმაურის შემცირებას 45%-ით 2031 წლისთვის და 40%-ით 2040 წლისთვის, ხოლო ფოროვანი ასფალტის შემთხვევაში 18%-ით 2031 წლისთვის და 17%-ით 2040 წლისთვის.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამუშაოების წარმოებისას ვიბრაცია დამოკიდებული იქნება სამშენებლო ტექნიკის/მანქანების მახასიათებლებზე და მუშაობის რეჟიმზე, თუმცა, გვირაბის გაყვანის სამუშაოების მეთოდის გათვალისწინებით ვიბრაცია არ იქონიებს გავლენას საპროექტო დერეფნის მიმდებარედ არსებულ ნაგებობებზე. გარდა ამისა, ვიბრაციის გამომწვევი სამუშაოების პროცესში ზემოქმედების წყაროდან 250 მ-ის რადიუსში იწარმოებს ვიბრაციის მონიტორინგი. როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ეტაპზე გათვალისწინებულია შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება.

გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო გზის ზემოქმედების ქვეშ ექცევა კერძო და სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული სასოფლო-სამეურნეო და არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთები. აღნიშნულის გათვალისწინებით შემუშავების პროცესშია განსახლების გეგმა. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, სამუშაოს დაწყებამდე დაზუსტება კონკრეტულ მონაკვეთზე მიწის განსახლება-კომპენსაციის საკითხები.

გზშ-ის ანგარიშში შეფასებულია ზედაპირულ და გრუნტის წყლებზე ზემოქმედების სახეები. გრუნტის წყლებზე ზემოქმედება შესაძლებელია დაკავშირებული იყოს ხიდების ხიმინჯების და გვირაბების მოწყობის უბნებზე, ხოლო მდ. მტკვრის და მდ. არაგვის კალაპოტებიდან საპროექტო მონაკვეთების დაშორებების გათვალისწინებით, ზედაპირული წყლის ობიექტებზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საქმიანობასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის გავლენის ზონაში არსებული ბიომრავალფეროვნების კვლევის შედეგების შესახებ ინფორმაცია, რომლის მიზანს წარმოადგენდა საპროექტო მონაკვეთში 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, საპროექტო ტერიტორია მეტწილად წარმოდგენილია ანთროპოგენური ლანდშაფტით, რომელიც მცენარეული საფარის და ფაუნის სახეობრივი სიმრავლით არ გამოირჩევა. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, საპროექტო დერეფანი გადაკვეთს რამდენიმე ტიპის ჰაბიტატს, რომლებიც ევროპის ბუნების ინფორმაციული სისტემის (EUNIS) ჰაბიტატების ნუსხის მიხედვით კლასიფიცირებულ სამ 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 ძეძვიანი ბუჩქნარი). ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო გზის დერეფნის ბუფერში ფლორისტული თვალსაზრისით სენსიტიური ადგილები არ გამოვლენილა, თუმცა, ზოგიერთ საკარმიდამო/ სასოფლო-სამეურნეო ნაკვეთის ნაპირებზე წარმოდგენილია კერძო საკუთრებაში ხელოვნურად დარგული საქართველოს წითელი ნუსხით დაცული სახეობა კაკალი (*Juglans regia*).

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო გზის დერეფანი სახელმწიფო ტყის ტერიტორიას ორ უბანზე კვეთს, სადაც ერთეულების სახით წარმოდგენილია ვერხვი (*Populus alba*), იფანი (*Fraxinus excelsior*) და ნეკერჩხალი (*Acer campestre*), (*Carpinus orientalis*), თელა (*Ulmus foliacea*) და ქართული მუხა (*Quercus iberica*). გზმ-ის ანგარიშს თან ახლავს ტყის ტაქსაციის დოკუმენტაცია.

სსიპ ეროვნულმა სატყეო სააგენტოს ცნობით, მთლიანი 549076 მ² ფართობიდან „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 4 აგვისტოს №299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით, 6397 მ² წარმოადგენს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ სახელმწიფო ტყის ტერიტორიას. კერძოდ, მცხეთის სატყეო უბნის ჯვარის სატყეოს ყოფილ საკოლმეურნეო ტყეს. ასევე, 6397 მ² ფართობი მთლიანად ზედდებამია ტყის ფონდის ნაწილში სახელმწიფო საკუთრებაში რეგისტრირებულ სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მქონე მიწის ნაკვეთზე ს/კ 72.06.11.155.032 (ფართობი: 56734 მ², სახელმწიფო ტყის ფონდი: 32738 მ²). გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ანთროპოგენური დატვირთვის გათვალისწინებით საპროექტო ტერიტორია ნაკლებად მიმზიდველია ცხოველთა სამყაროს წარმომადგენლებისთვის როგორც საბინადრო/საბუდარი ადგილი, რაც საპროექტო დერეფნის (განსაკუთრებით გვირაბის დასავლეთი პორტალისკენ მიმავალი მონაკვეთის) სავსე კვლევებითაც დადასტურდა. სავსე კვლევების და არსებული სამეცნიერო ლიტერატურული ინფორმაციის დამუშავების შედეგად საპროექტო დერეფანში და მის მიმდებარე ადგილებში გამოვლენილია ძუძუმწოვრების 30, ხელფრთიანების 17, ფრინველების 96, ქვეწარმავლების და ამფიბიების 19, მოლუსკების და სხვადასხვა სახის უხერხემლოების 500-ზე მეტი სახეობა.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპებზე ბიომრავალფეროვნებაზე მოსალოდნელი ზემოქმედებების შემცირების შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის: მცენარეული საფარზე, ნიადაგზე ზემოქმედების, ხმაურის და ჰაერის ხარისხზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება; მოჭრილი ტოტების და მცენარეების ტერიტორიიდან დროული გატანა; სამუშაოს დაწყებამდე ტერიტორიის დამატებითი დათვალიერება ღამურების სამყოფელების, ფრინველების ბუდეების, ფულუროების და/ან სოროების დასაფიქსირებლად; მწვანე ბარიერების მოვლა-პატრონობა და საჭიროების შემთხვევაში განახლება და სხვა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო უბანი არ კვეთს არცერთ დაცულ ტერიტორიას, არ არის მოქცეული ფრინველთათვის სპეციალური დაცული ტერიტორიების ფარგლებში (SPA -Special protection areas) და არ ემთხვევა ფრინველთათვის მნიშვნელოვან ადგილებს (IBA - Important bird areas). უახლოესი SPA საპროექტო ტერიტორიამდე 19 კმ-ზე მეტი მანძილით არის დაშორებული, ხოლო ზურმუხტის ქსელის საიტამდე/თბილისის ეროვნულ პარკამდე 530 მეტრით.

სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოს ცნობით, საპროექტო ტერიტორია კვეთს მიწისქვეშა მტკნარი წყლის ლიცენზიის (შპს „ახალი ჯგუფი“, ლიც. #10000345) პირველ სანიტარიული დაცვის მკაცრი რეჟიმის ზონას. წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, ჰაბურდილის პირველი სანიტარული დაცვის ზონაში სამუშაოების წარმოება არ იგეგმება. კომპანია შპს „ახალი ჯგუფის“ ტერიტორია ექცევა პროექტის განსახლების ბუფერში და კომპანიისადმი საკომპენსაციო ღონისძიებების გატარება მოხდება საქართველოს კანონმდებლობისა და განსახლების გეგმის შესაბამისად.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე წარმოდგენილ იქნა სს საქართველოს რკინიგზასთან კომუნიკაციის ამსახველი დოკუმენტაცია. დოკუმენტაციის თანახმად, რომელიც ეხება თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის სამშენებლო მონაკვეთის განთავსების ზონაში მოხვედრილი სს „საქართველოს რკინიგზის“ საკუთრებაში არსებული გარკვეული მიწის ნაკვეთებისა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ

სათანადო ანაზღაურების სანაცვლოდ შესყიდვას, სს „საქართველოს რკინიგზის“ ცნობით, ჩატარებულმა კვლევებმა ნათლად აჩვენა, რომ „თბილისის შემოვლითი რკინიგზის“ პროექტის განხორციელება შესაძლო მოდიფიკაციის პირობებშიც კი, ვერ ჩაითვლება ეკონომიკური/სარკინიგზო თვალსაზრისით მიზანშეწონილად. აღნიშნული კვლევების შედეგების საფუძველზე საქართველოს მთავრობის განკარგულებით პროექტის განხორციელება შეჩერდა. იგი დღემდე იმყოფება კონსერვაციის რეჟიმში. აქედან გამომდინარე, არსებობს გონივრული მოლოდინი იმისა, რომ შეწყდეს პროექტის განხორციელება, მით უფრო, რომ არსებულ კონტრაქტორთან სამუშაოების წარმოების შესახებ 2010 წლის 14 ივნისს გაფორმებული NGR-003 ხელშეკრულება შეწყვეტილად ითვლება უშუალოდ სამუშაოების წარმოების/გაგრძელების ნაწილში, თუმცა, სამართლებრივად აღნიშნული ხელშეკრულების მოქმედების დასრულებისათვის საჭიროა გარკვეული პროცედურების განხორციელება, რაც საკმაოდ დროსა და ხარჯებთანაა დაკავშირებული. სს „საქართველოს რკინიგზა“ დეტალურად გაეცნო „თბილისის შემოვლითი საავტომობილო გზის პროექტის ბუფერის თაობაზე საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ ინფორმაციას და „თბილისის შემოვლითი რკინიგზის“ პროექტის შესახებ ზემოაღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით გამოთქვამს თანხმობას საავტომობილო გზების დეპარტამენტს მისცეს უფლება გამოიყენოს თბილისის შემოსავლელი რკინიგზისათვის განკუთვნილი მიწები და ინფრასტრუქტურა შესაბამისი სახელშეკრულებო და საუწყებო პროცედურების დასრულების შემდეგ.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო დერეფნის ზონაში კომუნიკაციების გადატანის და სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას სხვა მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული- სამშენებლო პროექტები არ იგეგმება და მნიშვნელოვანი კუმულაციური ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

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 განხილვების შესახებ ინფორმაციის განთავსება გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე, ცენტრის ოფიციალურ ვებგვერდზე და ინფორმაცია გაეგზავნა ცენტრის ყველა გამომწერს ელ. ფოსტის მეშვეობით. ინფორმაცია ასევე გაიგზავნა მცხეთისა და თბილისის მუნიციპალიტეტებში და გამოქვეყნდა ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილებში. გარდა ამისა, საჯარო განხილვების ჩატარების შესახებ ინფორმაცია ასევე გამოქვეყნდა გაზეთში. გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვები გაიმართა 2025 წლის 18 თებერვალს საგურამოს თემის დავით გურამიშვილის სახელობის ბიბლიოთეკის და ა(ა)იპ თბილისის N48 საბავშვო ბაგა-ბაღის შენობებში. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს, სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, შპს „გამა კონსალტინგის“, გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციის „მწვანე ალტერნატივას“, მცხეთის და თბილისის მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლები და ადგილობრივი მოსახლეობა. საჯარო განხილვებზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან პროექტთან დაკავშირებული შენიშვნები და მოსაზრებები ეხებოდა მშენებლობის ვადებს, ხმაურით მოსალოდნელი ზემოქმედების და მოდელირების, კულტურულ მემკვიდრეობაზე ზემოქმედების, უახლოესი მოსახლის მდებარეობის, სოციალურ გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების, მათ შორის საკომპენსაციო და სხვა საკითხებს. დასმულ საკითხებთან დაკავშირებით განმარტებები გაკეთდა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის და გარემოს ეროვნული სააგენტოს წარმომადგენლების მიერ. ამასთან, ა(ა)იპ თბილისის N48 საბავშვო ბაგა-ბაღის შენობაში საჯარო განხილვაზე ავჭალის მოსახლეობის მხრიდან დაფიქსირდა უარყოფითი პოზიცია დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით, რის გამოც განხილვა მიმდინარეობდა ხმაურის ფონზე და დაინტერესებული საზოგადოების გარკვეულმა ნაწილმა განხილვა პროტესტის ნიშნად დატოვა. საჯარო

განხილვებზე გამოთქმული შენიშვნები/მოსაზრებები და შესაბამისი პასუხები/განმარტებები ასახულია საჯარო განხილვის ოქმებში.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები/მოსაზრებები წარმოდგენილ იქნა გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“-ს (წერილი N2126) და ადგილობრივი მოსახლეობის მიერ (წერილი N1733), რომლებიც ეხებოდა: სასმელი წყლის მიწების გადაკვეთის ასევე, უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე, მდინარემდე და სხვა შესაძლო ზემოქმედებას დაქვემდებარებულ ობიექტებამდე დაშორების მანძილებს, სამშენებლო სამუშაოების გეგმა-გრაფიკს, Shp ფაილებს, სანაყაროების და სამშენებლო ბანაკის განთავსების შესაძლო ადგილებს, ალტერნატივების ანალიზს, საზოგადოების ინფორმირების და სხვა საკითხებს. ზემოაღნიშნული საკითხები ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე განხილული იქნა საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ (წერილი N2-08/5926). 2025 წლის 28 მაისს, სააგენტოში კვლავ იქნა წარმოდგენილი გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“-ს წერილობითი შენიშვნები, რომლის შინაარსი 2025 წლის 7 მარტის N2126 წერილის მსგავსია. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე წერილობით შენიშვნებთან დაკავშირებით განმარტებები მოცემულია თანდართულ ცხრილში.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმები, დასკვნები და რეკომენდაციები, საპროექტო ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა, კლიმატი, გეოგრაფიული, გეომორფოლოგიური, გეოლოგიური პირობები, ბიოლოგიური გარემო, ნიადაგები, ჰიდროგეოლოგიური და სეისმური პირობები.

აღნიშნული გზშ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა 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 პუნქტების საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება მცხეთისა და თბილისის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი 2)“ 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) და დამატებითი დოკუმენტაციის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილების და თავიდან აცილების ქმედებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად, ასევე ქვეყანაში მოქმედი სტანდარტების, სამშენებლო ნორმებისა და წესების სრული დაცვით;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა თბილისის შემოსავლელი რკინიგზისათვის განკუთვნილ ტერიტორიებზე, ნებისმიერი ქმედების განხორციელებამდე/სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს სს „საქართველოს რკინიგზასთან“ შეთანხმება აღნიშნული („თბილისის შემოვლითი რკინიგზის“ პროექტის ფარგლებში) მიწის ნაკვეთების და ინფრასტრუქტურის გამოყენების თაობაზე და შეთანხმების

დამადასტურებელი დოკუმენტი წარმოადგინოს სააგენტოში. საქმიანობა განხორციელოს სს „საქართველოს რკინიგზასთან“ შეთანხმების შესაბამისად;

5. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე სააგენტოში წარმოადგინოს განახლებული ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის გეგმა, სადაც ასევე ცალკე გრაფაში აისახება ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის კუთხით განსახორციელებელი ქმედებების სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოსთან ანგარიშგების პერიოდულობის და შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტიანობაზე დაკვირვების საკითხი, საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების დაგეგმვა-განხორციელების მიზნით. მონიტორინგი განხორციელოს შეთანხმების შესაბამისად;
6. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს ჭრას დაქვემდებარებული მცენარეთა სახეობების დათვალიერება, ფრინველთა ბუდეებისა და ხელფრთიანთა თავშესაფრების საპროექტო ტერიტორიაზე არსებობის დადგენის მიზნით, საჭიროების შემთხვევაში სააგენტოსთან შეთანხმოს დამატებითი შემარბილებელი და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებები;
7. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს მაგისტრალის გასწვრივ ტერიტორიაზე დაგეგმილი მწვანე ბარიერების/ბიომრავალფეროვნების ეფექტიანობის მონიტორინგი და საჭიროების შემთხვევაში დაიგეგმოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები;
8. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის ეტაპზე, უზრუნველყოს ხმაურსა და ვიბრაციაზე მონიტორინგის განხორციელება ინსტრუმენტული მეთოდით უახლოეს საცხოვრებელ სახლებთან თვეში ერთხელ, ასევე საცხოვრებელ სახლებთან მნიშვნელოვანი ხმაურის და ვიბრაციის წარმომქმნელი სამუშაოების წარმოებისას. მონიტორინგის შედეგად, საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების (მათ შორის მოსახლეობის მიმართულებით დამატებითი ხმაურის დამცავი ეკრანის მოწყობა ან სხვა) შემუშავება/განხორციელება;
9. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** ინვაზიური მცენარეების გავრცელების მონიტორინგის განხორციელება უზრუნველყოს წელიწადში მინიმუმ ორჯერ (გაზაფხულზე და შემოდგომაზე) შესაბამისი კვალიფიკაციის სპეციალისტების მიერ და მონიტორინგის შედეგების მიხედვით განისაზღვროს შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის ადგილობრივი სახეობების მცენარეების დარგვა და ინვაზიური მცენარეების აღმონაცენების დროული მოცილება (არა-ქიმიური მეთოდებით);
10. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სახელმწიფო ტყის ტერიტორიაზე, ნებისმიერი ქმედება განხორციელოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით და სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს აღნიშნული საკითხის ტყის მართვის უფლების მქონე ორგანოსთან შეთანხმება;
11. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** საპროექტო ზონაში მოქცეული კომუნიკაციების გადატანა უზრუნველყოს კომუნიკაციების მესაკუთრეებთან შეთანხმებით;
12. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს სსიპ საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოსთან შეთანხმება ტერიტორიის მეორე ეტაპით გათვალისწინებული არქეოლოგიური კვლევებთან დაკავშირებით, ხოლო საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს სააგენტოს რეკომენდაციების („მსოფლიო მემკვიდრეობის ცენტრის“ ოფიციალური მრჩეველი ორგანოს „იკომოსი“) შესაბამისად;

13. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის სამინისტროსთან შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების შესაბამისად, ხოლო ნარჩენების მართვა განახორციელოს საქართველოს კანონის ნარჩენების მართვის კოდექსით და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით განსაზღვრული ვალდებულებებისა და მოთხოვნების და სამინისტროსთან შეთანხმებული ნარჩენების მართვის გეგმის შესაბამისად;
14. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს დეტალური პროექტის (shp ფაილებთან ერთად) სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა და საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული პროექტის შესაბამისად. ასევე, შესათანხმებლად წარმოადგინოს სამშენებლო ბანაკის (საჭიროების შემთხვევაში) პროექტი (shp ფაილებთან ერთად), რომელშიც აღწერილი იქნება სამშენებლო ბანაკის მოწყობის ტერიტორიის მდგრადობასთან, მიწის და წყლის დაბინძურებასთან, ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვევებთან და ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედებასთან დაკავშირებული საკითხები;
15. **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;
16. **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;
17. **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;
18. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ აცნობოს სააგენტოს;
19. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
20. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს** და **სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრს**;
21. ბრძანების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება განთავსდეს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე, ასევე მცხეთისა და თბილისის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფებზე;
22. ბრძანება ძალაში შევიდეს **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის** მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
23. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (ქ. თბილისი, დავით აღმაშენებლის ხეივანი N64) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ელენე ლუბიანური



სააგენტოს უფროსი

სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო

<https://edocument.ge/mea/public/#/290-21-4-202506101746>

