

საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს

სკოპინგის დასკვნა N 134

18.12.2019

საერთო მონაცემები:

საქმიანობის დასახელება: საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის პირველი ლოტის (თბილისი-საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი (არსებული მაგისტრალისა და კაკაბეთის გზის კვეთა) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტი

დაგეგმილი საქმიანობის განმახორციელებელი: საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

საქმიანობის განხორციელების ადგილი: გარდაბანისა და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტები.

განცხადების შემოსვლის თარიღი: 16.10.2019

მონაცემები სკოპინგის ანგარიშის შემდგენლის შესახებ: შპს „ეკო-სპექტრი“

პირითადი საპროექტო მონაცემები

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით სამინისტროში წარმოდგენილია „საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის პირველი ლოტის (თბილისი-საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი (არსებული მაგისტრალისა და კაკაბეთის გზის კვეთა) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიში.

ობიექტი გეოგრაფიულად მდებარეობს აღმოსავლეთ საქართველოში. გზის საპროექტო დერეფანი კვეთს გარდაბანის და საგარეჯოს მუნიციპალიტეტებს, ანგარიში მოიცავს ქ. თბილისთან არსებული მაგისტრალიდან კაკაბეთის გზის გადაკვეთამდე მონაკვეთს, რომლის სიგრძე შეადგენს 46 კილომეტრს.

ზემოაღნიშნულ დოკუმენტზე გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მიერ 2018 წლის 22 აგვისტოს ბრძანება N 2-703 გაცემულია სკოპინგის დასკვნა. აღნიშნული სკოპინგის დასკვნის თანახმად საპროექტო მონაკვეთი იწყებოდა თბილისის შემოვლითი გზისა და კახეთის გზატკეცილის გადაკვეთასთან, შემდგომ გზა გრძელდებოდა მუხრანის მეცხოველეობის სამხრეთით დაახლოებით 3,5 კმ დაშორებით და გრძელდებოდა ვაზიანის სამხრეთ-აღმოსავლეთით. შემდგომ მაგისტრალის დერეფანი ექცეოდა სართიჭალის სამხრეთით და უახლოვდებოდა არსებულ რკინიგზის დერეფანს და მიუყვებოდა პარალელურად, დერეფანი კვეთდა მდ. იორს რკინიგზის პარალელურად. შერჩეული დერეფანი მიუყვებოდა სარკინიგზო ხაზს და გადიოდა საგარეჯოს რკინიგზის სადგურის-საგარეჯოს სამხრეთით. მარშრუტი რკინიგზის ხაზთან ხიდით კვეთდა გზას მის აღმოსავლეთ დაბოლოებამდე და გადიოდა ქ. საგარეჯოს სამხრეთით მდებარე

სამრეწველო ობიექტებს. სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით პროექტის დამუშავების ეტაპზე საჭირო გახდა ავტომაგისტრალის საწყისი მონაკვეთის ცვლილება. ახალი დერეფნის დამატება განაპირობა N27 სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული დერეფნის ვაზიანის სამხედრო ინფრასტრუქტურასთან სიახლოვემ. ახალი დერეფანი დაემატა საპროექტო ავტომაგისტრალის საწყისი მონაკვეთის მეორე ნაწილს (დაახლოებით 4 კმ), რომელიც გვერდს უვლის ვაზიანის სამხედრო ტერიტორიას და ალტერნატივის ბოლო ნაწილზე უერთდება თბილისი-მუხრანის მეცხოველეობის მონაკვეთს.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე შესწორებები შევიდა წარმოდგენილ სკოპინგის ანგარიშში. საავტომობილო გზის ძირითადი პარამეტრები და სხვა ქვე-მონაკვეთების ალტერნატიული დერეფნები, რაც განსაზღვრული იყო პროექტით, უცვლელი რჩება.

წარმოდგენილ სკოპინგის ანგარიშში განხილულია საავტომობილო გზის განთავსების ალტერნატიული ვარიანტები. შერჩეული ალტერნატიული ვარიანტის თანახმად საწყისი წერტილი ლოჭინის ხეობაში, თბილისის შემოვლითი გზისა და კახეთის გზატკეცილის გადაკვეთასთან იწყება და გაივლის მუხრანის მეცხოველეობიდან სამხრეთით დაახლოებით 3,5 კმ-ის მოშორებით, აღნიშნული მარშრუტი ვაზიანის დასახლებიდან ჩრდილოეთ მხარეს არის განლაგებული, შემდგომ მაგისტრალის დერეფანი ექცევა სართიჭალის სამხრეთით და უახლოვდება არსებული რკინიგზის დერეფანს და მიუყვება პარალელურად, დერეფანი კვეთს მდინარე იორს რკინიგზის პარალელურად. შერჩეული დერეფანი მიუყვება სარკინიგზო ხაზს და გაივლის საგარეჯოს რკინიგზის სადგურს-საგარეჯოს სამხრეთით. მარშრუტი რკინიგზის ხაზთან ხიდით კვეთს გზას მის აღმოსავლეთ დაბოლოებამდე და გაივლის ქ. საგარეჯოს სამხრეთით მდებარე სამრეწველო ობიექტებს.

საპროექტო გზის განივი კვეთის საპროექტო ელემენტებია: სამოდრაო ზოლები: $2X3,75=7,50$ მ; ვიწრო ზოლები: $0,25+0,25=0,50$ მ; საავტომობილო ზოლი: $1X2,50=2,50$ მ; სულ ერთი სავალი ნაწილი: 10,70 მ; ცენტრალური გამყოფი ზოლი 4,00 მ; გვერდულები 1,25 მ; გზის პირი 1,250 მ; ჯამში: 27,50 მ; გაბარიტი: 4,80 მ. შერჩეული საპროექტო სიჩქარე 120კმ/სთ.

საპროექტო მაგისტრალის ძირითადი საგზაო კვანძებია: არსებული საგზაო კვანძი, თბილისის შემოვლითი გზის და კახეთის გზატკეცილის გადაკვეთასთან; ვაზიანის საგზაო კვანძი; კვანძი სოფ. ვაზიანის აღმოსავლეთით, რომელიც დაკავშირებული იქნება კახეთის გზატკეცილთან; სართიჭალას საგზაო კვანძი; საგარეჯოს საგზაო კვანძი; მანავის საგზაო კვანძი; კაკაბეთის საგზაო კვანძი.

პროექტით გათვალისწინებულია ძირითადი სახიდე გადასასვლელების მოწყობა: 1) ხიდი მდ. ლოჭინზე, სიგრძით 210 მ; 2) ხიდი მდ. იორზე სოფ. სართიჭალასთან, სიგრძით 160 მ; გარდა ამისა პროექტით გათვალისწინებულია სხვადასხვა უბანზე მცირე ზომის ხევების, არხების და სხვა საინჟინრო კომუნიკაციების გადაკვეთისთვის კიუვეტების მოწყობა. არსებული რკინიგზის გადაკვეთა მოხდება სამ უბანზე: კმ 6+50-ზე, კმ 30+00-ზე და კმ 40+00-ზე.

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.

სკოპინგის ანგარიშის თანახმად შეირჩა რამდენიმე სამშენებლო ბანაკის ტერიტორია, რომელიც ხელსაყრელია გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით. ზემოაღნიშნულის თანახმად წარმოდგენილია სამშენებლო ბანაკის ხუთი ალტერნატიული ვარიანტი საკადასტრო კოდებით და მიახლოებითი GPS კოორდინატებით. წარმოდგენილი დოკუმენტის თანახმად ზემოაღნიშნულ სამშენებლო ბანაკზე დაზუსტებული ინფორმაცია წარმოდგენილი იქნება გზმ-ს ანგარიშში.

პროექტის ფარგლებში აგრეთვე გათვალისწინებულია სანაყაროს მოწყობა. პროექტის განხორციელების შედეგად წარმოქმნილი ფუჭი ქანების ნაწილის განთავსება, აგრეთვე იგეგმება ეროზირებული და უარყოფითი რელიეფის ტერიტორიების ამოსავსებად. წარმოდგენილი დოკუმენტის თანახმად შეირჩა ძველი კარიერი, რომლის GPS კოორდინატია X - 508750; Y - 4612504, რომელიც ამოსავსებია.

საპროექტო ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესში წყლის გამოყენება მოხდება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით, აგრეთვე შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს სხვადასხვა სამშენებლო მასალების დასამზადებლად. სამშენებლო ბანაკებზე მოეწყობა შესაბამისი ტევადობის მქონე რეზერვუარები, ცალკეული უბნების წყლით მომარაგებისთვის შესაძლოა გამოყენებულ იქნეს ავტოცისტერნები. ტექნიკური წყლის აღება ძირითადად მოხდება საპროექტო დერეფნის სიახლოვეს გამავალი ზედაპირული წყლის ობიექტიდან (მდ. ლოჭინი და მდ. იორი). ჩამდინარე წყლებისთვის მოეწყობა სალექარები და საჭიროების შემთხვევაში უფრო რთული გამწმენდი ნაგებობები. სამეურნეო-ფეკალური წყლებისთვის მოეწყობა საასენიზაციო ორმოები ან გამოყენებული იქნება გადასატანი საპირფარეოები.

საპროექტო დერეფანი დაახლოებით 3,2-კმ-ით არის დაშორებული მარიამჯვარის ნაკრძალიდან, საპროექტო დერეფანსა და დაცულ ტერიტორიებს შორის წარმოდგენილია ურბანული განვითარების ზონები, შესაბამისად დაცულ ტერიტორიებზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

სკოპინგის ანგარიშის თანახმად სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე ძირითადად წარმოდგენილია კულტურული მცენარეები, გზების გადაკვეთის ადგილებში კი ქარსაცავი ზოლები სადაც განვითარებულია ალვის, კვიპაროსის და ვერხვის ხეები. ცხოველებიდან აღსანიშნავია მგელი, ტურა, მელა, მაჩვი და სხვა. პროექტის განხორციელების შედეგად ბიოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედება მოსალოდნელია ფლორაზე და მცენარეულ საფარზე. საპროექტო ტერიტორიების გასუფთავების და მიწის სამუშაოების პროცესში, აგრეთვე ზემოქმედება ცხოველთა სახეობებზე და მათ საბინადრო ადგილებზე.

სკოპინგის ანგარიშის თანახმად საპროექტო დერეფნის მცენარეული საფარი, როგორც სახეობრივი, ისე რაოდენობრივი თვალსაზრისით მაღალი ღირებულებით არ გამოირჩევა. პირდაპირ ზემოქმედებას ძირითადად დაექვემდებარება კულტურული, ხელოვნურად გაშენებული და მეორადი ტიპის სახეობები. წინასწარი საველე კვლევების თანახმად არ გამოვლენილა მცენარეთა წითელი ნუსხის სახეობები და არც ენდემური სახეობები. გზის მომზადების პროცესში დეტალური კვლევებით შესაძლოა გამოვლინდეს წითელი ნუსხით დაცული სახეობა როგორც არის კაკალი. სკოპინგის ანგარიშის თანახმად ზეგავლენის ქვეშ მოექცევა 73213 მ² ფართობის ტყის ფონდის ტერიტორია.

სკოპინგის ანგარიშში წარმოდგენილია ექსპლუატაციის ეტაპზე ცხოველებზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და წარმოდგენილია აღნიშნულის შემარბილებელი ღონისძიება, მაგალითად: საპროექტო მაგისტრალის ცალკეულ მონაკვეთებზე გათვალისწინებული უნდა იყოს ხმელეთის ცხოველების გადასასვლელები ჰაბიტატის ფრაგმენტაციის მინიმუმამდე შემცირების მიზნით.

წინასწარი მონაცემებით ხმაურის/ვიბრაციის და დამაბინძურებელი ნივთიერებების გავრცელებით ნეგატიური ზემოქმედების მნიშვნელობა არ იქნება მაღალი, აღნიშნულის შემარბილებელ ღონისძიებებზე განხილულია მიწის სამუშაოების და ნაყარი ტვირთების მართვის პროცესში სიფრთხილის ზომების მიღება, ტექნიკის და სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური გამართულობის კონტროლი და სხვა.

მშენებლობისთვის შერჩეული დერეფნის უდიდესი ნაწილი გაივლის სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთებზე, სადაც ნაყოფიერი ფენა დაახლოებით 20 სანტიმეტრით არის წარმოდგენილი.

მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია გარკვეული რაოდენობის სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა, მაგალითად შენობა-ნაგებობების დემონტაჟის პროცესში წარმოქმნილი ნარჩენები, აგრეთვე სახიფათო ნარჩენები (აზბესტშემცველი მასალა).

სკოპინგის ანგარიშის თანახმად წინასწარი კვლევით დგინდება, რომ პროექტის განხორციელება ფიზიკურ განსახლებას არ გამოიწვევს, რაც შეეხება ეკონომიკურ განსახლებას, რაოდენობრივი თვალსაზრისით აღსანიშნავია კერძო მფლობელობაში არსებული არასასოფლო-სამეურნეო სავარგულები. ზოგიერთ მონაკვეთზე დერეფნის მომიჯნავედ ფიქსირდება ბიზნეს-ობიექტები, სამშენებლო მასალების საწარმოები, პატარა მარკეტები და ავტომობილების შემკეთებელი პუნქტები და მცირე სახელოსნოები.

სკოპინგის ანგარიშის თანახმად შესწავლილ იქნა საპროექტო ტერიტორია. სკოპინგის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო ტერიტორიის გეოლოგიური, ჰიდროლოგიური და საინჟინრო-გეოლოგიური დახასიათება. ჩატარებული სამუშაოების შედეგად მოხდა გარემოზე და ადამიანის ჯანმრთელობაზე მოსალოდნელი ძირითადი ზემოქმედების წყაროების, სახეებისა და ობიექტების იდენტიფიცირება.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე 2019 წლის 11 ნოემბერს, გარდაბანის მუნიციპალიტეტის სოფ. სართიჭალის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში და საგარეჯოს ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში გაიმართა აღნიშნული პროექტის სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა.

სოფ. სართიქალაში საჯარო განხილვას ესწრებოდა მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელი, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელი, გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს წარმომადგენელი და სხვა ადგილობრივი დამსწრე საზოგადოება. საგარეჯოში საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ მუნიციპალიტეტის მერიის და საკრებულოს წარმომადგენლები, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელი, გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს წარმომადგენელი და სხვა ადგილობრივი დამსწრე საზოგადოება. საჯარო განხილვაზე საზოგადოების მხრიდან შენიშვნები არ გამოთქმულა, აგრეთვე საზოგადოების მხრიდან წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები სამინისტროში არ დაფიქსირებულა.

სკოპინგის პროცედურის შედეგად განსაზღვრული და დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესწავლილი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზმ-ს პროცესში დეტალურად შესასწავლი ზემოქმედებები.

გზმ-ს ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი

1. **გზმ-ს ანგარიში უნდა მოიცავდეს** „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მესამე ნაწილით დადგენილ ინფორმაციას;
2. **გზმ-ს ანგარიშს უნდა დაერთოს** „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მეოთხე ნაწილით განსაზღვრული დოკუმენტაცია;
3. **გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი** სკოპინგის ანგარიშში მითითებული უნდა იყოს (განსაზღვრული, ჩასატარებელი) კვლევების შედეგები, მოპოვებული და შესწავლილი ინფორმაცია, გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესწავლილი ზემოქმედებები და შესაბამისი შემცირების/შერბილების ღონისძიებები;
- 3.1 **გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-10 მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად გზმ-ის ანგარიში ხელმოწერილი უნდა იყოს იმ პირის/პირების მიერ, რომელიც/რომლებიც მონაწილეობდა/მონაწილეობდნენ მის მომზადებაში, მათ შორის კონსულტანტის მიერ.**
4. **გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს:**
 - პროექტის აღწერა;
 - პროექტის საჭიროების დასაბუთება;
 - საპროექტო გზის ძირითადი პარამეტრები;
 - პროექტის ალტერნატიული ვარიანტები: მათ შორის ტერიტორიის ალტერნატივები შესაბამისი დასაბუთებით, არაქმედების ალტერნატივა და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით შერჩეული დასაბუთებული ალტერნატივის დეტალური აღწერა;
 - ფუჭი ქანების სანაყაროებისა და სამშენებლო ბანაკის SHP ფაილები, (ფართობი), ფუჭი ქანების განთავსების ადგილების შესაბამისი საპროექტო დოკუმენტაცია;
 - სამშენებლო ბანაკის გენ-გეგმა;
 - ინფორმაცია შესასრულებელი სამუშაოების ხანგრძლივობის შესახებ;

- დეტალური ინფორმაცია დროებითი გზების შესახებ, დროებითი გზის პროექტის აღწერა (Shp ფაილებთან ერთად);
- საპროექტო მონაკვეთის ძირითადი ინფრასტრუქტურის დაშორება მოსახლეობასთან კონკრეტული მანძილების მითითებით;
- საგზაო კვანძების რაოდენობა, სახიდე გადასასვლელები;
- ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების მოწყობა;
- გეომეტრიული პარამეტრების, გზის საფარისა და განივი კვეთების შესახებ დეტალური ინფორმაცია;
- როგორი თანმიმდევრობით (ვადების მითითებით) განხორციელდება საპროექტო გზის მონაკვეთების მშენებლობა;
- მცენარეული და ნიადაგის საფარის მოხსნის სამუშაოების, გრუნტის სამუშაოების და სარეკულტივაციო სამუშაოების შესახებ დეტალური ინფორმაცია („ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნათა დაცვით);
- საპროექტო გზის მშენებლობაზე დასაქმებული ადამიანების საერთო რაოდენობა მათ შორის დასაქმებულთა ადგილობრივების წილი;
- მშენებლობაში გამოყენებული ტექნიკის ჩამონათვალი და რაოდენობა;
- წყალმომარაგების პროექტის აღწერა, შესაბამისი ნახაზებით თუ როგორ მოხდება სამშენებლო ბანაკის სასმელ-სამეურნეო წყალმომარაგება (ინდივიდუალურად თუ წყალმომარაგების სისტემებიდან);
- სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების მართვის საკითხი: საასენიზაციო ორმოს ტევადობა; სასედიმენტაციო გუბურების მოწყობა და ა.შ;
- საპროექტო გზის და აგრეთვე სამშენებლო ბანაკის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელი ნარჩენების სახეობების და რაოდენობის შესახებ ინფორმაცია და შემდგომი მართვის ღონისძიებები;
- ძირითად სამშენებლო ბანაკზე გათვალისწინებული საწვავის შესანახი რეზერვუარების ტიპი და ტევადობა;
- საპროექტო გზაზე დაპროექტებული ხიდების მშენებლობასთან დაკავშირებული საკითხების დეტალური აღწერა;
- საპროექტო სახიდე გადასასვლელების ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები; გეომეტრიული პარამეტრების, ხიდის საფარისა და განივი კვეთების შესახებ ინფორმაცია;
- ინფორმაცია მდინარე ლოჭინის და მდინარე იორის კვეთის პარამეტრების, მდინარის საანგარიშო ხარჯის, საერთო წარეცხვის მაქსიმალური მაჩვენებლების შესახებ;
- წყალსარინი არხების მოწყობის, პროფილირების და განივი დრენაჟის მილების/კიუვეტების მოწყობის შესახებ ინფორმაცია;
- ბეტონის სამუშაოების, ფუნდამენტებისა და ხიდის სტრუქტურული მოწყობის შესახებ ინფორმაცია;
- საპროექტო გზის სიტუაციური სქემა (შესაბამისი აღნიშვნებით).
- სად მოხდება გზის მშენებლობისათვის საჭირო ინერტული მასალების მოპოვება;
- სამშენებლო მასალების დამამზადებელი ობიექტების შესახებ ინფორმაცია;

4.1 საპროექტო დერეფანში ჩატარებული გეოლოგიური კვლევის ანგარიში, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

- რელიეფი (გეომორფოლოგია);
- გეოლოგიური აგებულება და ტექტონიკა;
- სეისმური პირობები;
- ზემოქმედება მიწისქვეშა/გრუნტის წყლებზე;
- საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების პიკეტური აღწერა, რომელიც უნდა მოიცავდეს საპროექტო ტერიტორიაზე საშიში გეოლოგიური პროცესების აღწერასაც.
- საშიში გეოლოგიური პროცესების (არსებობის შემთხვევაში) შესაძლო გააქტიურების განსაზღვრა საპროექტო ობიექტის მშენებლობა-ექსპლუატაციის პერიოდში, დამცავი ღონისძიებების მითითებით;
- მშენებლობის დაწყებამდე საპროექტო დერეფანში ჩასატარებელი დეტალური საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების სამუშაო პროგრამა (ჭაბურღილების რაოდენობა, ადგილმდებარეობა, ლაბორატორიული კვლევები გრუნტების ლაბორატორიული კვლევის შედეგები და ა.შ.);
- საპროექტო დერეფანში ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგების საფუძველზე საშიში გეოდინამიკური პროცესების (მეწყერი, ღვარცოფი, ეროზიული პროცესები) განვითარების თვალსაზრისით რთული უბნების ადგილმდებარეობის აღწერასთან ერთად მოცემული უნდა იყოს გასატარებელი პრევენციული ღონისძიებები (კონკრეტული ლოკაციისა და გეოდინამიკური პროცესებისთვის);

4.2 ჰიდროლოგიური კვლევის ანგარიში, რომელიც უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

- გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს მდ. ლოჭინის და მდ. იორის ჰიდროგრაფიული დახასიათება, მდინარეებზე გათვალისწინებული სახიდე გადასასვლელების მონაკვეთებზე ჰიდრომეტრულ გაანგარიშებათა მონაცემები, ასევე პარამეტრები დღეისათვის მისაღები მეთოდით და სტანდარტებით;
- მდ. ლოჭინის და მდ. იორის საშუალო წლიური, მინიმალური და მაქსიმალური ხარჯები;
- მდ. ლოჭინის და მდ. იორის 1%-იანი უზრუნველყოფის ხარჯების და მათი შესაბამისი დონეების გაანგარიშებები მდინარესთან შემხებლობის და უშუალო გადაკვეთის უბნებზე, აგრეთვე წარეცხვის სიღრმის სიდიდეები;
- დეტალურ ინფორმაციას მაქსიმალურ ჩამონადენზე, მინიმალურ ჩამონადენზე, მყარ ნატანზე;
- ეროზიული პროცესების შესახებ ინფორმაციას და საჭიროების შემთხვევაში ეროზიის საწინააღმდეგო ღონისძიებებს კალაპოტური პროცესების და ნაპირსამაგრი სამუშაოების შესახებ;
- ზედაპირული წყლის ობიექტების გადაკვეთის დეტალური პროექტები;

4.3 ბიოლოგიური გარემო:

- გზშ-ს ანგარიშში აისახოს ჭრას დაქვემდებარებული მცენარეების სახეობრივი შემადგენლობის და მახასიათებლების დეტალური კვლევის (ტაქსაცია) შედეგები.

- გზშ-ის ანგარიშში აისახოს, კვლევაზე დაყრდნობით მომზადებული ინფორმაცია, უშუალოდ პროექტის გავლენის ზონაში არსებულ ცხოველებზე (განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით და საქართველოს „წითელი ნუსხით“ დაცულ სახეობებზე) და ჰაბიტატებზე, მათზე შესაძლო ზემოქმედებაზე, ამ ზემოქმედების თავიდან აცილებაზე და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებებზე. ამასთან, წარმოდგენილ იქნას ზემოაღნიშნული კვლევის შედეგები ფოტომასალასთან ერთად;
- გზშ-ის ანგარიშში აისახოს, კვლევაზე დაყრდნობით მომზადებული ინფორმაცია, უშუალოდ პროექტის გავლენის ზონაში არსებულ წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ ცხოველებზე (განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს საერთაშორისო ხელშეკრულებებით და საქართველოს „წითელი ნუსხით“ დაცულ სახეობებზე), ხიდების მშენებლობით გამოწვეულ შესაძლო ზემოქმედებაზე, ამ ზემოქმედების თავიდან აცილებაზე და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებებზე. ამასთან, წარმოდგენილ იქნას ზემოაღნიშნული კვლევის შედეგები ფოტომასალასთან ერთად;
- ზემოაღნიშნული კვლევის შედეგების საფუძველზე, შემუშავდეს შემარბილებელი ღონისძიებების თავი და მონიტორინგის გეგმა, სადაც აისახება ბიომრავალფეროვნების ცალკეულ კომპონენტებზე ზემოქმედებაზე დაკვირვების საკითხი;

4.4 კულტურული მემკვიდრეობა:

- გზშ-ის ანგარიშის მომზადების პროცესში უნდა განხორციელდეს საპროექტო დერეფნის არქეოლოგიური კვლევა და შესაბამისი დასკვნის მოსამზადებლად საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოში წარდგენილი უნდა იყოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული დოკუმენტაცია ტერიტორიის არქეოლოგიური კვლევის შედეგების შესახებ.

5. პროექტის განხორციელების შედეგად გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შეფასება გარემოს თითოეული კომპონენტისათვის:

- ზემოქმედება ატმოსფერულ ჰაერზე მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე, ემისიები სამშენებლო ტექნიკის მუშაობისას, სამშენებლო მასალების დამამზადებელი ობიექტებიდან, გაბნევის ანგარიშში;
- ხმაურის გავრცელება მოსალოდნელი ზემოქმედება მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- ზემოქმედება ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე;
- კუმულაციური ზემოქმედება და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- ზემოქმედება ზედაპირულ წყლებზე, მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე, ზედაპირული წყლების დაბინძურების რისკი, შემარბილებელი ღონისძიებებთან ერთად;
- ნარჩენების მართვის საკითხები, მათ შორის ნარჩენების მართვის გეგმა, ნარჩენების წარმოქმნით მოსალოდნელი ზემოქმედება;

- ზემოქმედება და ზემოქმედების შეფასება სოციალურ-ეკონომიკურ გარემოზე, მიწის საკუთრებასა და გამოყენებაზე, ბუნებრივი რესურსების შეზღუდვაზე, ჯანმრთელობასა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- პროექტის განხორციელების შედეგად მოსალოდნელი ზემოქმედების შეჯამება;
- მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე განსახორციელებელი შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმა;
- მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე განსახორციელებელი მონიტორინგის გეგმა;
- ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების მართვის გეგმა;
- სკოპინგის ეტაპზე საზოგადოების ინფორმირებისა და მის მიერ წარმოდგენილი მოსაზრებებისა და შენიშვნების შეფასება;
- გზშ-ს ფარგლებში შემუშავებული ძირითადი დასკვნები და საქმიანობის პროცესში განსახორციელებელი ძირითადი ღონისძიებები;

6. გზშ-ის ანგარიშში ასევე წარმოდგენილი უნდა იყოს:

- საპროექტო გზის ინფრასტრუქტურული ობიექტების ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები ერთიანი ცხრილის სახით;
- აეროფოტო სურათზე (მაღალი გარჩევადობით) დატანილი საპროექტო არეალის სქემატური რუკა ბეჭდური და ელექტრონული ფორმით (A3 ფორმატი; Shape ფაილი WGS_1984_37N(38N) პროექციით), სადაც მოცემული იქნება საპროექტო გზის ინფრასტრუქტურული ობიექტები, საპროექტო გზა, საპროექტო ხიდეები, სამშენებლო ბანაკი, სამშენებლო მოედანი, სანაყაროს ტერიტორია;
- აეროფოტო სურათზე (მაღალი გარჩევადობით) დატანილი პროექტის ალტერნატიული ვარიანტების სქემატური რუკა ბეჭდური და ელექტრონული ფორმით (A3 ფორმატი; Shape ფაილი WGS_1984_37N(38N) პროექციით), სადაც მოცემული იქნება საპროექტო გზის ინფრასტრუქტურული ობიექტები, საპროექტო გზა, საპროექტო ხიდეები, სამშენებლო ბანაკი, სამშენებლო მოედანი, სანაყაროს ტერიტორია;
- გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იქნეს დეტალურად საპროექტო გზის დაცვის ზონების შესახებ ინფორმაცია.

➤ წარმოდგენილი მთლიანი 1451902 მ² ფართობიდან, „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 4 აგვისტოს N299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით, 73213 მ² მდებარეობს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებული ტყის ფონდში. კერძოდ, საგარეჯოს სატყეო უბნის გიორგიწმინდის სატყეოში - კვარტალი N17, საგარეჯოს სატყეოში - კვარტალი N24 და პატარძელის სატყეოში - კვარტალი N21. სახელმწიფო ტყის ფონდის ტერიტორიაზე საქმიანობა საჭიროებს შეთანხმებას ტყის ფონდის მართვის უფლების მქონე ორგანოსთან.

- საპროექტო ტერიტორია ნაწილობრივ მოიცავს, საგარეჯოს სააგურე თიხის საბადოს და შესაბამისად, აღნიშნული ნაწილი ექვემდებარება წიაღზე დამაგრებას. „წიაღის შესახებ“ საქართველოს კანონის 39-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით „სასარგებლო წიაღისეულის საბადოს ფართობების განაშენიანება დასაშვებია, თუ განაშენიანების მსურველი წიაღისეულის მესაკუთრეს კომპენსაციის სახით გადაუხდის სასარგებლო წიაღისეულის იმ სახეობის საფასურს (შესაბამისი წიაღისეულით სარგებლობისთვის „ბუნებრივი რესურსებით სარგებლობისთვის მოსაკრებლის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი მოსაკრებლის ოდენობით), რომლით სარგებლობასაც იგი ზღუდავს ან აფერხებს დაგეგმილი განაშენიანებით“, შესაბამისად საკითხი საჭიროებს შეთანხმებას წიაღის ეროვნულ სააგენტოსთან, შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტი წარმოდგენილ უნდა იქნეს გზშ-ის ეტაპზე.
- საპროექტო გზის თბილისი-საგარეჯო-კაკაბეთის მონაკვეთი, მდ. ლოჭინიდან სოფელ სართიჭალამდე, იკვთება ზემო სამგორის სარწყავი სისტემის ზემო მაგისტრალური არხის 5 გამანაწილებლით (გ-6, გ-7, გ-8, გ-9, გ-10) და მდ. ჩუმათხევის კალაპოტით, რომელსაც შპს „საქართველოს მელიორაცია“ იყენებს ზემო მაგისტრალური არხიდან ქვემო მაგისტრალურ არხში წყლის ჩასაშვებად დამატებითი კვების სახით. სოფ. სართიჭალიდან სოფ. კაკაბეთამდე საპროექტო გზა ასევე კვეთს ქვემო სამგორის სარწყავი სისტემის მარცხენა მაგისტრალურ არხს 4 ადგილას, აღნიშნული საკითხი საჭიროებს შეთანხმებას შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ და შესაბამისი შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია წარმოდგენილი უნდა იყოს გზშ-ის ანგარიშთან ერთად.
- საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზის მშენებლობისას განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს სარწყავი სისტემების და მათი გამანაწილებლების გადაკვეთისას არხების ტექნიკური პარამეტრების (სიგანე, სიღრმე, ქანობი, მოპირკეთების პირობები) შენარჩუნებაზე, რაც აუცილებელია მათზე დამოკიდებული სარწყავი ფართობებისათვის პროექტით გათვალისწინებული წყლის რაოდენობის მისაწოდებლად, აღნიშნული საკითხი საჭიროებს შეთანხმებას შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ და შესაბამისი შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია წარმოდგენილი უნდა იყოს გზშ-ის ანგარიშთან ერთად.
- გზშ-ს ანგარიშში მოხდეს სამშენებლო სამუშაოების კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებსა და კულტურულ ფასეულობებზე პირდაპირი და არაპირდაპირი ზემოქმედების გამოვლენა, აღწერა და შედეგების შესწავლა, ზემოაღნიშნული აისახოს გზშ-ს ანგარიშში.

გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს ინფორმაცია სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული საკითხების შესაბამისად (ერთიანი ცხრილის სახით).

დასკვნითი ნაწილი:

სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით სამინისტროში საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ „საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის პირველი ლოტის (თბილისი-საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილი (არსებული მაგისტრალისა და კაკაბეთის გზის კვეთა) მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტზე **სავალდებულოა გზმ-ის ანგარიში მომზადდეს** წინამდებარე სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის და წარმოსადგენი დოკუმენტაციის მიხედვით.