

**საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს**  
**სკოპინგის დასკვნა N22**  
**09.03.2020**

**საერთო მონაცემები:**

**საქმიანობის დასახელება:** საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის საგარეჯო-ბაკურციხის მონაკვეთის მეორე ლოტის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტი

**დაგეგმილი საქმიანობის განმახორციელებელი:** საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

**საქმიანობის განხორციელების ადგილი:** საგარეჯოსა და გურჯაანის მუნიციპალიტეტები

**განცხადების შემოსვლის თარიღი:** 16.01.2020

**მონაცემები სკოპინგის ანგარიშის შემდგენელის შესახებ:** შპს „ეკო-სპექტრი“

**ძირითადი საპროექტო მონაცემები**

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით სამინისტროში წარმოდგენილია „საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის საგარეჯო-ბაკურციხის მონაკვეთის მეორე ლოტის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიში.

ობიექტი გეოგრაფიულად მდებარეობს აღმოსავლეთ საქართველოში. გზის საპროექტო დერეფანი კვეთს საგარეჯოსა და გურჯაანის მუნიციპალიტეტებს, რომლის მთლიანი სიგრძე შეადგენს დაახლოებით 49 კილომეტრს.

ზემოაღნიშნულ დოკუმენტზე საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის 2018 წლის 29 აგვისტოს N 2-712 ბრძანებით გაცემულია სკოპინგის დასკვნა N28 (31.07.2018). აღნიშნული სკოპინგის დასკვნის თანახმად, საპროექტო გზის მონაკვეთი იწყება სოფ. კაკაბეთიდან და მთავრდება ბაკურციხეში. პროექტით განსაზღვრული იყო 36 კმ სიგრძის ოთხხოლიანი საავტომობილო მაგისტრალის მშენებლობა. გზა იწყებოდა კახეთის არსებული გზატკეცილიდან და გრძელდებოდა სიღნაღისკენ მიმავალი გზის შეერთების ადგილთან ახლოს, შემდგომ მარშრუტი ბადიაურიდან სამხრეთ აღმოსავლეთით გრძელდებოდა და სამხრეთით უვლიდა გვერდს სოფ. ბადიაურს. დერეფანი გრძელდებოდა აღმოსავლეთით და სოფ. მზისგულისკენ და გარკვეული დისტანციით, მისგან სამხრეთით რკინიგზის პარალელურად გრძელდებოდა. დერეფანი კაჭრეთის რკინიგზის სადგურს სამხრეთიდან უქცევდა გვერდს და აღმოსავლეთით აგრძელებდა გზას, რკინიგზის არსებულ ხაზს გადაკვეთდა ორჯერ და ჩალაუბანს გარს უვლიდა სამხრეთიდან. შემდგომ მარშრუტი მიემართებოდა ჩრდილო-აღმოსავლეთით და კვეთდა ხიდის საშუალებით რკინიგზას.

ვინაიდან განხორციელდა საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის

მონაკვეთის პირველი ლოტის გზის ცვლილება, ასევე პროექტის დამუშავების ეტაპზე გეოლოგიური ტოპოგრაფიული და სხვადასხვა ტექნიკური პირობების გათვალისწინებით, საჭირო გახდა საერთაშორისო მნიშვნელობის თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი-აზერბაიჯანის საზღვარი (ს5) საავტომობილო გზის თბილისი-ბაკურციხის მონაკვეთის მეორე ლოტის გზის ბუფერის ცვლილება.

წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშის თანახმად საპროექტო გზის მთლიანი სიგრძე დაახლოებით 49 კილომეტრია, რომელიც დაყოფილია ორ მონაკვეთად E და F მონაკვეთად. E მონაკვეთი იწყება საგარეჯოს აღმოსავლეთი ნაწილიდან და გრძელდება სოფ. ჩალაუბნამდე, ხოლო F მონაკვეთი იწყება ჩალაუბნიდან და სრულდება სოფ. ბაკურციხემდე.

წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშში განხილულია საავტომობილო გზის განთავსების ალტერნატიული ვარიანტები. შერჩეული ალტერნატივის თანახმად საწყისი მონაკვეთი იწყება, სოფ. თოხლიაურიდან, გაივლის სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების ნაკვეთებს, მიუყვება არსებულ რკინიგზას თითქმის პარალელურად და სოფ. ბადიაურს შემოუვლის სამხრეთიდან. სოფ. ბადიაურიდან სოფ. კაჭრეთამდე საპროექტო გზა გაივლის რკინიგზის სამხრეთით. აღნიშნული მონაკვეთის დიდი ნაწილი ემთხვევა არსებულ გზას და იგეგმება არსებული გზის გაგანიერება. კაჭრეთი-ჩალაუბნის მონაკვეთზე შერჩეული ალტერნატიული ვარიანტი ხვდება სოფლის კიდეზე ისე, რომ არ ხდება სოფლის ორ ნაწილად გაყოფა სოფ. კაჭრეთსა და სასტუმრო კომპლექსის „ამბასადორს“ შორის, შემდგომ გრძელდება სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე და უახლოვდება რკინიგზას, გადაკვეთს სარკინიგზო ხაზს და უერთდება არსებულ საავტომობილო გზას, რომელიც გრძელდება სოფ. ჩალაუბნამდე. ჩალაუბანი-ბაკურციხის მონაკვეთი იწყება სოფ. ჩალაუბნიდან გადაკვეთს რკინიგზას, გომბორის ქედს და სრულდება სოფ. ბაკურციხეში.

საპროექტო გზის განივი კვეთის საპროექტო ელემენტებია: სამომძრაო ზოლები:  $2X3,75=7,50$  მ; ვიწრო ზოლები:  $0,25+0,25=0,50$  მ; საავარიო 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: ბადიაურის საგზაო კვანძი მიწისქვეშა გზაგამტარით; კაჭრეთის საგზაო კვანძი მიწისქვეშა გზაგამტარით; ჩალაუბნის საგზაო კვანძი მიწისქვეშა გზაგამტარით; ბაკურციხის საგზაო კვანძი მიწისქვეშა გზაგამტარით. სხვა მცირე კვანძები გათვალისწინებულია ადგილობრივი გზების ქსელის დაკავშირებას მაგისტრალთან.

პროექტით გათვალისწინებულია ძირითადი სახიდე გადასასვლელების მოწყობა: 1) ხიდი მდ. ჩაილურზე, სიგრძით 80 მ; 2) ხიდი მდ. ლაკბეზე, სიგრძით 81 მ; 3) ხიდი გომბორის ქედის მონაკვეთზე (ე.წ. ჩალაუბნის ხევი), სიგრძით 175 მ; 4) ხიდი გომბორის ქედის მონაკვეთზე, სიგრძით 190 მ; 5) ხიდი გომბორის ქედის მონაკვეთზე, სიგრძით 210 მ; 6) ხიდი გომბორის ქედის მონაკვეთზე, სიგრძით 90 მ. არსებული რკინიგზის გადაკვეთა მოხდება ორ უბანზე, სადაც გათვალისწინებულია: რკინიგზის მიწისქვეშა გასასვლელის მოწყობა 80 მ სიგრძით და სარკინიგზო მიწისზედა ესტაკადა 93 მ სიგრძით.

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 წინასწარი კვლევის ეტაპზე შეირჩა ტერიტორია, რომლის GPS კოორდინატია X-568696 Y-4609470.

საპროექტო ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესში წყლის გამოყენება მოხდება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით, აგრეთვე შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს სხვადასხვა სამშენებლო მასალების დასამზადებლად. სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლების მომარაგების ძირითადი წყაროებია არტეზიული ჭები, ჭაბურღილები და წყაროები. ბანაკებზე მოეწყობა შესაბამისი ტევადობის მქონე სამარაგო რეზერვუარები. ცალკეულ უბნებზე შესაძლებელია წყლით მომარაგებისთვის გამოყენებული იქნეს ავტოცისტერნები. საჭიროების შემთხვევაში ტექნიკური წყლის აღება დაგეგმილია დერეფნის სიახლოვეს გამავალი ზედაპირული წყლის ობიექტებიდან (მდ. იორი, ლაკბე, ჩალაუბნისხევი). ჩამდინარე წყლებისთვის მოეწყობა სალექარები და საჭიროების შემთხვევაში უფრო რთული გამწმენდი ნაგებობები. სამეურნეო-ფეკალური წყლებისთვის მოეწყობა საასენიზაციო ორმოები ან გამოყენებული იქნება გადასატანი საპირფარეშოები. სკოპინგის ანგარიშის თანახმად სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე ძირითადად წარმოდგენილია კულტურული მცენარეები. პროექტის განხორციელების შედეგად ბიოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედება მოსალოდნელია ფლორაზე და მცენარეულ საფარზე. საპროექტო ტერიტორიების გასუფთავების და მიწის სამუშაოების პროცესში, აგრეთვე მოსალოდნელია ზემოქმედება ცხოველთა სახეობებზე და მათ საბინადრო ადგილებზე.

ტყის ფონდზე ზემოქმედების მხრივ ყველაზე სენსიტიურია ჩალაუბნიდან ბაკურციხემდე მონაკვეთი. ხეობის ორივე მხარეს არსებული მთის ფერდობები და ხეობის ნაპირები მთლიანად დაფარულია წიწვოვანი და შერეული ტყით, რომელიც ჯამში შეადგენს 315002 მ<sup>2</sup> და მდებარეობს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებული ტყის ფონდში.

სკოპინგის ანგარიშში წარმოდგენილია ექსპლუატაციის ეტაპზე ცხოველებზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და წარმოდგენილია აღნიშნულის შემარბილებელი ღონისძიება, მაგალითად: საპროექტო მაგისტრალის ცალკეულ მონაკვეთებზე

გათვალისწინებული უნდა იყოს ხმელეთის ცხოველების გადასასვლელი 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 (აზბესტმემცველი მასალა).

პროექტის განხორციელება გამოიწვევს ფიზიკურ განსახლებას, რაც შეეხება ეკონომიკურ განსახლებას, რაოდენობრივი თვალსაზრისით აღსანიშნავია კერძო მფლობელობაში არსებული სასოფლო და არასასოფლო-სამეურნეო მიწის ნაკვეთები.

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 2020 წლის 4 თებერვალს საგარეჯოს მუნიციპალიტეტის სოფ. გიორგიწმინდის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში, საგარეჯოს მუნიციპალიტეტის სოფ. ბადიურის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში და გურჯაანის მუნიციპალიტეტის სოფ. კაჭრეთის გამგეობის შენობაში, აგრეთვე 5 თებერვალს გურჯაანის მუნიციპალიტეტის სოფ. ბაკურციხის კულტურის სახლის შენობაში, გურჯაანის მუნიციპალიტეტის სოფ. ჩალაუბნის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში და გურჯაანის მუნიციპალიტეტის სოფ. მელაანის საჯარო სკოლის შენობაში გაიმართა აღნიშნული პროექტის სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვები.

საჯარო განხილვებს ესწრებოდნენ მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლები, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელი, საკონსულტაციო ორგანიზაცია „ეკო სპექტრის“ წარმომადგენლები, გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს წარმომადგენელი და ადგილობრივი დამსწრე საზოგადოება.

საჯარო განხილვაზე მოსახლეობის მხრიდან გამოითქვა შენიშვნა, სოფლებში მისასვლელ გზებთან დაკავშირებით, კერძოდ საპროექტო ავტომაგისტრალიდან სოფლებში მისასვლელი გზების მოწყობასა და საპროექტო ავტომაგისტრალის მეორე მხარეს მიწისქვეშა გასასვლელების მოწყობასთან დაკავშირებით. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის და საკონსულტაციო ორგანიზაცია შპს „ეკო-სპექტრის“ წარმომადგენლებმა განმარტებები გააკეთეს, რომ მოსახლეობის მიერ დასმული საკითხები პროექტით გათვალისწინებულია, თუმცა სკოპინგის ეტაპზე სრულად არ არის წარმოდგენილი აღნიშნულთან დაკავშირებით მისასვლელი გზების პროექტი სრულად იქნება გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი.

სკოპინგის პროცედურის შედეგად განსაზღვრული და დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და

შესწავლილი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ს პროცესში დეტალურად შესასწავლი ზემოქმედებები.

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

1. **გზშ-ს ანგარიში უნდა მოიცავდეს** „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მესამე ნაწილით დადგენილ ინფორმაციას;
2. **გზშ-ს ანგარიშს უნდა დაერთოს** „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მეოთხე ნაწილით განსაზღვრული დოკუმენტაცია;
3. **გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი** სკოპინგის ანგარიშში მითითებული უნდა იყოს (განსაზღვრული, ჩასატარებელი) კვლევების შედეგები, მოპოვებული და შესწავლილი ინფორმაცია, გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესწავლილი ზემოქმედებები და შესაბამისი შემცირების/შერბილების ღონისძიებები;
- 3.1 **გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-10 მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად გზშ-ის ანგარიში ხელმოწერილი უნდა იყოს იმ პირის/პირების მიერ, რომელიც/რომლებიც მონაწილეობდა/მონაწილეობდნენ მის მომზადებაში, მათ შორის კონსულტანტის მიერ.**
4. **გზშ-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;
- 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;
- წყალსარინი არხების მოწყობის, პროფილირების და განივი დრენაჟის მიღების/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 მდინარე ჩაილურის და მდინარე ლაკბეს ჰიდროგრაფიული დახასიათება, მდინარეებზე გათვალისწინებული სახიდე გადასასვლელების მონაკვეთებზე ჰიდრომეტრულ გაანგარიშებათა მონაცემები, ასევე პარამეტრები დღეისათვის მისაღები მეთოდიკით და სტანდარტებით;
- მდინარე ჩაილურის და მდინარე ლაკბეს საშუალო წლიური, მინიმალური და მაქსიმალური ხარჯები;
- მდინარე ჩაილურის და მდინარე ლაკბეს 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;
- პროექტით გათვალისწინებული სახიდე გადასასვლელებით მდინარეთა და ხეობების კვეთის ადგილების 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.
- უნდა განხორციელდეს სამშენებლო სამუშაოების კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებსა და კულტურულ ფასეულობებზე პირდაპირი და არაპირდაპირი ზემოქმედების გამოვლენა, აღწერა და შედეგების შესწავლა, ზემოაღნიშნული აისახოს გზშ-ს ანგარიშში.

#### **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 ანგარიში;
- 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, შემარბილებელ 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 ხიდები, 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 ხიდები, სამშენებლო ბანაკი, სამშენებლო მოედანი, სანაყაროს ტერიტორია;
- გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იქნეს დეტალურად საპროექტო გზის დაცვის ზონების შესახებ ინფორმაცია;
- გზშ-ის ანგარიშში აგრეთვე წარმოდგენილი იქნეს ზემოქმედებას დაქვემდებარებული ტერიტორიების საკადასტრო კოდები.

➤ წარმოდგენილი მთლიანი 2745699 მ<sup>2</sup> ფართობიდან, „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 4 აგვისტოს N299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით, 315002 მ<sup>2</sup> მდებარეობს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებული ტყის ფონდში. კერძოდ, გურჯაანის სატყეო უბნის ბაკურციხის სატყეო - კვარტალი N4, 8, 11, 16, 17, 22, 26, 28. სახელმწიფო ტყის ფონდის ტერიტორიაზე საქმიანობა საჭიროებს შეთანხმებას ტყის ფონდის მართვის უფლების მქონე ორგანოსთან, შესაბამისად გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იქნეს შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია;

➤ საპროექტო ტერიტორია კვეთს სახელმწიფო ბალანსზე არსებულ საგარეჯოს სააგურე თიხის საბადოს კონტურს, აღნიშნულიდან გამომდინარე, წარმოდგენილი ტერიტორიის საბადოსთან თანკვეთის 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

წიადისეულით სარგებლობისთვის „ბუნებრივი რესურსებით სარგებლობისთვის მოსაკრებლის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი მოსაკრებლის ოდენობით), რომლით სარგებლობასაც იგი ზღუდავს ან აფერხებს დაგეგმილი განაშენიანებით“, შესაბამისად საკითხი საჭიროებს შეთანხმებას წიადის ეროვნულ სააგენტოსთან, შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტი წარმოდგენილ უნდა იქნეს გზშ-ის ანგარიშთან ერთად.

- შერჩეული E4 ალტერნატიული მარშრუტი, თოხლიაური-ვერხვიანის უბანზე ემთხვევა ქვემო სამგორის სარწყავი სისტემის მარცხენა მაგისტრალური არხის გამანაწილებლებს, რომლებიც გადის რკინიგზის პარალელურად და ემსახურებიან საგარეჯოს მუნიციპალიტეტის სასოფლო-სამეურნეო სავარგულების მორწყვას. აღნიშნული გამანაწილებლები იფარება საპროექტო გზით თოხლიაური-მანავის უბანზე (გ-12 გამანაწილებელი) 1,66 კმ-ის, ჩაილური-მანავის უბანზე (გ-22 და გ-22-3 გამანაწილებლები) 1,05 კმ-ის, დიდი და პატარა ჩაილურის უბანზე (გ-24-1 გამანაწილებელი) 1,10 კმ-ის, ხოლო ვერხვიანის უბანზე (გ-33 გამანაწილებელი) 1,45 კმ-ის მანძილზე. საპროექტო გზით აღნიშნული გამანაწილებლების დაფარვა ან გადახურვა, შეუძლებელს გახდის მათ ექსპლუატაციას და შესაბამისად გარე კახეთის რეგიონის 2020 ჰა სავარგულის სარწყავი წყლით უზრუნველყოფას. აღნიშნულის გათვალისწინებით, გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ირიგაციული არხების გადაკვეთის კვანძების ტექნიკური გადაწყვეტილების შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“.

**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 მეორე ლოტის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტზე **სავალდებულოა გზშ-ის ანგარიში მომზადდეს** წინამდებარე სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის და წარმოსადგენი დოკუმენტაციის მიხედვით.