



სომხეთის ადმინისტრაციული
ტერიტორიებისა და
ინფრასტრუქტურის სამინისტრო

ბაგრატაშენის ხიდის მშენებლობა

გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში



საქართველოს რეგიონული
განვითარებისა და
ინფრასტრუქტურის
სამინისტრო

სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და
სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდ. დებედაზე ახალი
სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტის

არატექნიკური რეზიუმე



კონტრაქტორი: Tunnel sadd ariana

მომზადებულია: შპს „ა.მ კონსალტინგი“-ს მიერ

დირექტორი: თინათინ ჟიჟიაშვილი

ხელმოწერა:

მარტი, 2020 წელი

**ექსპერტთა ნუსხა, რომლებიც მონაწილეობდნენ წინამდებარე
დოკუმენტის მომზადებაში**

იქიდან გამომდინარე, რომ პროექტი ითვალისწინებს ორი ქვეყნის დამაკავშირებელი, საერთაშორისო მნიშვნელობის ხიდის მშენებლობას, და ასევე იმის გათვალისწინებით, რომ პროექტირებას ახორციელებს ირანული კომპანია ტუნელს სად არიანა, როგორც პროექტირების ისე გზმ ანგარიშის მომზადების პროცესში ჩართულნი იყვნენ როგორც ქართველი, ისე სომეხი და ირანელი ექსპერტები.

#	სახელი, გვარი	პოზიცია	ხელმოწერა
1	ბეჰნუდ იუსეფიან	პროექტის მენეჯერი	
2	თინათინ ჟიჟიაშვილი	პროექტის გარემოს დაცვითი მენეჯერი	
3	თამაზ დევდარიანი	მეტყვევ სპეციალისტი	
4	ნაჰისე სამადი	ბოტანიკოსი, ეკოლოგი	
5	მუჰამადალი ტოფიჯი	წყლის რესურსების და ჰიდრაულიკის სპეციალისტი	
6	ჰაივა ფეიზი	ზოოლოგი, იხტიოლოგი	
7	რეზა ჰუსეინი	გეოლოგი	

სარჩევი

1.	შესავალი.....	4
2.	გზმ ანგარიშის მომზადების საკანონმდებლო საფუძველი.....	5
3.	პროექტის საჭიროების დასაბუთება, არსებული ხიდის აღწერა.....	6
4.	დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილი და პროექტის აღწერა.....	8
4.1	რკინიგზის გადაკვეთისას მიღებული სპეციფიკაციები.....	13
4.2	საავტომობილო გზა.....	14
4.3	წყალარინების სისტემა.....	14
4.4	ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელი.....	16
4.5	სახიდე გადასასვლელების განათება.....	17
5.	მშენებლობის პროცესში გამოსაყენებელი ტექნიკის ჩამონათვალი.....	19
6.	სამშენებლო ბანაკი.....	20
7.	მისასვლელი გზები.....	22
8.	დასაქმებულები და მათი რაოდენობა.....	24
9.	სატრანსპორტო მოძრაობის ორგანიზება.....	25
10.	მცენარეული საფარის და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა.....	25
11.	მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და გრუნტის დასაწყობების ადგილები.....	27
12.	მუშათა საცხოვრებელი.....	28
13.	არსებული ხიდისა და სხვა შენობა - ნაგებობების დემონტაჟი.....	29
14.	სამშენებლო ტერიტორიაზე არსებული მიწისქვეშა კომუნიკაციები.....	31
15.	რკინიგზის ტერიტორიები, გამოსყიდვის პროცედურა.....	31
16.	პროექტის გავლენის ქვეშ მოქცეული ობიექტები.....	31
17.	სამშენებლო სამუშაოების წყალმომარაგება და ჩამდინარე წყლების არინება.....	33
18.	გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.....	34
19.	სკოპინგის ეტაპზე საზოგადოების ინფორმირებისა და მათ მიერ წარმოდგენილი მოსაზრებებისა და შენიშვნების შეფასება.....	35

1. შესავალი

ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით, მეზობელ ქვეყნებთან ვაჭრობის ხელშეწყობასა და ტურიზმის ინფრასტრუქტურის განვითარებას უმთავრესი როლი ენიჭება, ამ მხრივ კი, როგორც სახელმწიფო ასევე ადგილობრივი მნიშვნელობის საგზაო ქსელის გაუმჯობესება მნიშვნელოვან ფაქტორებს განაპირობებს. სატრანსპორტო სექტორის განვითარება აუცილებელია სათანადო ეკონომიკური ზრდისთვის და საქართველოს მოსახლეობის ცხოვრების პირობების გასაუმჯობესებლად.

შეთანხმება საქართველოს მთავრობასა და სომხეთის რესპუბლიკის მთავრობას შორის - „სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან მდინარე დებედზე ახალი ხიდის მშენებლობაზე“ ხელმოწერილი იქნა 2014 წლის 24 დეკემბერს.

აღნიშნული შეთანხმების გასახორციელებლად „სომხეთის რესპუბლიკის ტრანსპორტის, კომუნიკაციისა და ინფორმაციული ტექნოლოგიების სამინისტრო“-სა და „საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო“-სთვის, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) მიერ გაცემულ იქნა სესხი. სესხის ფარგლებში უნდა მოხდეს მდინარე დებედზე ახალი ხიდის დაპროექტება და მშენებლობა.

წინამდებარე ანგარიში წარმოადგენს საერთაშორისო მნიშვნელობის სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდ. დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშს, რომელიც დამუშავებულია საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – საქართველოს საავტომობილო დეპარტამენტსა და შპს „tunnel sadd Ariana“- ს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

პროექტის განხორციელების ხანგრძლივობა არის 12 თვე, სავარაუდო ვადები - ნებართვის აღებიდან 1 წელი. გამომდინარე იქედან, რომ ბურჯები მდებარეობს

მდინარის კალაპოტში მათი მშენებლობისათვის მოხდება მდინარის დინების გადაადგილება, კალაპოტის დროებითი შეცვლა. შეიქმნება მშრალი გარემო, პლატფორმა სადაც განხორციელდება სამშენებლო სამუშაოები.

პროექტი და მისი მშენებლობა გავრცელდება სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან საზღვარზე სომხეთსა და საქართველოს შორის, რომელიც მდებარეობს ავტომაგისტრალზე მნ ერევანი-თბილისი; 60 კმ თბილისიდან და 200 კმ ერევნიდან. პროექტის კოორდინატები: UTM (486150, 4564180).

2. გზმ ანგარიშის მომზადების საკანონმდებლო საფუძველი

წინამდებარე გზმ-ს ანგარიში მომზადებულია საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მოთხოვნებიდან გამომდინარე, კერძოდ: კოდექსის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად გზმ-ს ექვემდებარება კოდექსის I დანართით გათვალისწინებული საქმიანობები, მათ შორის საერთაშორისო ან შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზაზე განთავსებული გვირაბის ან/და ხიდის მშენებლობა. აქედან გამომდინარე სახიდე გადასავლელის მშენებლობის პროექტი სკრინინგის პროცედურის გარეშე ექვემდებარება გზმ-ს და იგი შეიძლება განხორციელდეს მხოლოდ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ.

კოდექსის მე-6 მუხლის შესაბამისად გზმ-ს ერთ-ერთი ეტაპია სკოპინგის პროცედურა, რომელიც განსაზღვრავს გზმ-ისთვის მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალს და ამ ინფორმაციის გზმ-ის ანგარიშში ასახვის საშუალებებს. აღნიშნული პროცედურის საფუძველზე მომზადდა წინასწარი დოკუმენტი (სკოპინგის ანგარიში), რომლის საფუძველზეც საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრომ, მიმდინარე წლის 23 ივლისს, მინისტრის #2-699 ბრძანების საფუძველზე გასცა სკოპინგის დასკვნა #58; 17.06.2019. აღნიშნული სკოპინგის დასკვნით განისაზღვრა გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი.

3. პროექტის საჭიროების დასაბუთება, არსებული ხიდის აღწერა

როგორც უკვე აღინიშნა საქართველო-სომხეთის დამაკავშირებელი არსებული ხიდი ამ ეტაპზე გამოსულია მწყობრიდან და სამომავლო ტურისტული ნაკადის ზრდის გათვალისწინებით, იგი ვედარ უზრუნველყოფს მისი ფუნქციის შესრულებას. ბურჯები ზოგიერთ ადგილებში დაშლილია და მდინარისგან წარეცხილი. ხიდის ზედაპირი დაზარალი და ბურჯების არადამაკმაყოფილებელი მდგომარეობის გამო, მისი სარეაბილიტაციო სამუშაოების ჩატარება მიზანშეწონილი არ არის. არსებული ხიდი ზემოდან კვეთს საქართველო-სომხეთის დამაკავშირებელ სარკინიგზო ხაზს, რაც ასევე საფრთხეს წარმოადგენს სარკინიგზო ლიანდაგისთვისაც.



სურ. 5.1.1 - არსებული ხიდის ხედი



სურ. 5.1.2 - არსებული ხიდის ამორტიზირებული სტრუქტურა



სურ. 5.1.3 - არსებული ხიდის ზედაპირული ნაპრალები (მარცხნივ: ხედი საქართველოსკენ მარჯვნივ: ხედი სომხეთისკენ)



სურ. 5.1.4 - არსებული ხიდის განთავსება საქართველოს რკინიგზის გათვალისწინებით

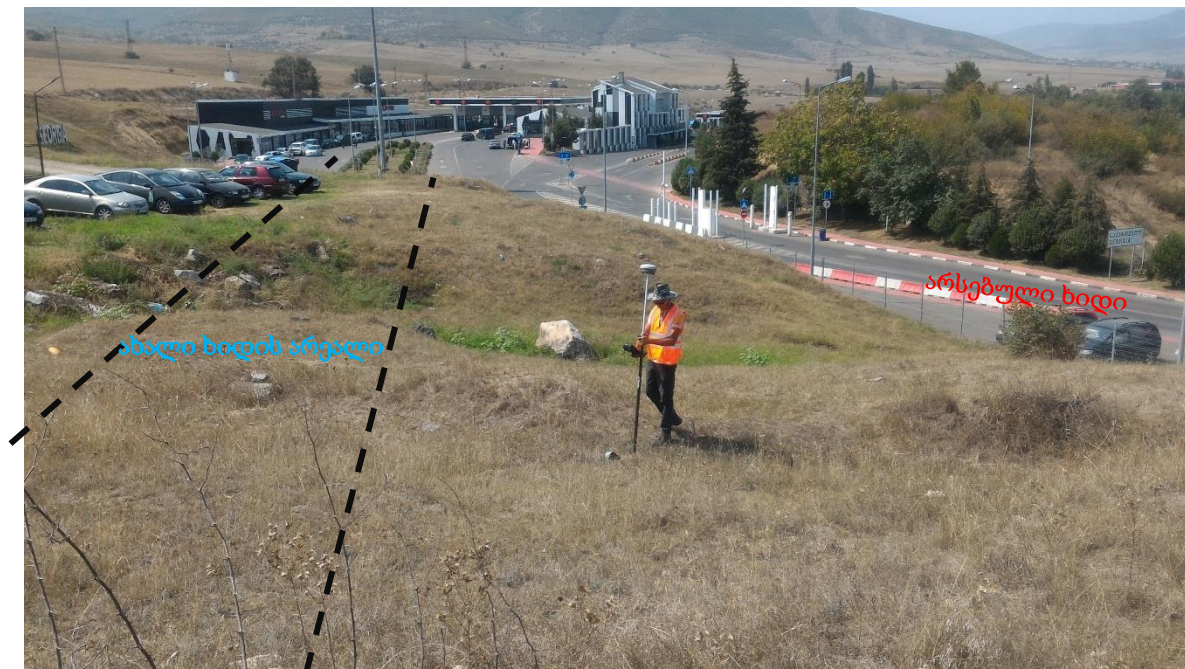
4. დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილი და პროექტის აღწერა

საპროექტო ხიდის მშენებლობის არეალი ვრცელდება ორი ქვეყნის (სადახლო-ბაგრატაშენის) სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებს შორის, სომხეთსა და საქართველოს საზღვარზე, რომელიც მდებარეობს ავტო მაგისტრალზე მ-6 ერევანი-თბილისი; 60 კმ თბილისიდან და 200 კმ ერევნიდან. პროექტის კოორდინატებია: UTM (486150, 4564180).

პროექტი ითვალისწინებს ერთმანეთის პარალელურად ორი ორზოლიანი ხიდის მშენებლობას. ორი ორზოლიანი ცალმხრივი ხიდის კონსტრუქცია შედგება: ოთხი შუალედური და ორი განაპირა ბურჯისაგან, რომელზეც დამონტაჟდება წინასწარდადამბული კოჭები (ხუთ-ხუთი მალის ნაშენი).

პროექტის მიხედვით, არსებულ ხიდთან შედარებით ახალი ხიდი არის უფრო ახლოს საზღვრის ორივე მხარეს მდებარე შენობებთან. კერძოდ, საქართველოს ტერიტორიაზე სასაზღვრო პოლიციის განყოფილების შენობა და სომხეთის

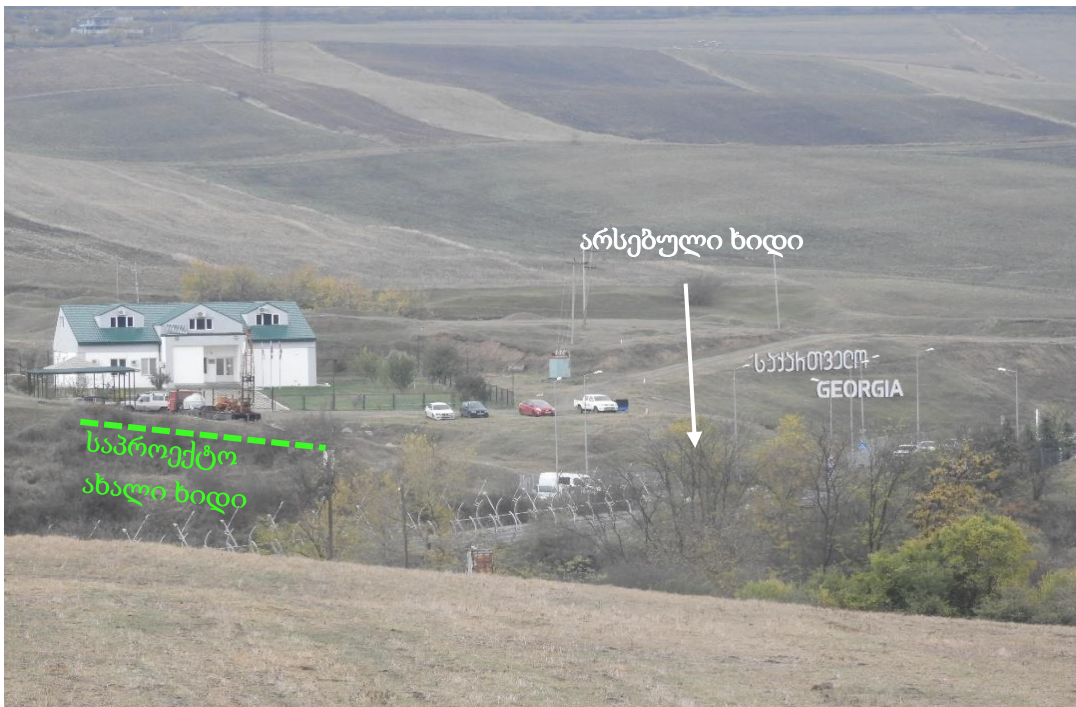
ტერიტორიაზე კი - კერძო მფლობელობაში არსებული სასტუმრო, რომელიც მშენებლობის პროცესში გამოყენებული იქნება მუშათა განსათავსებლად.



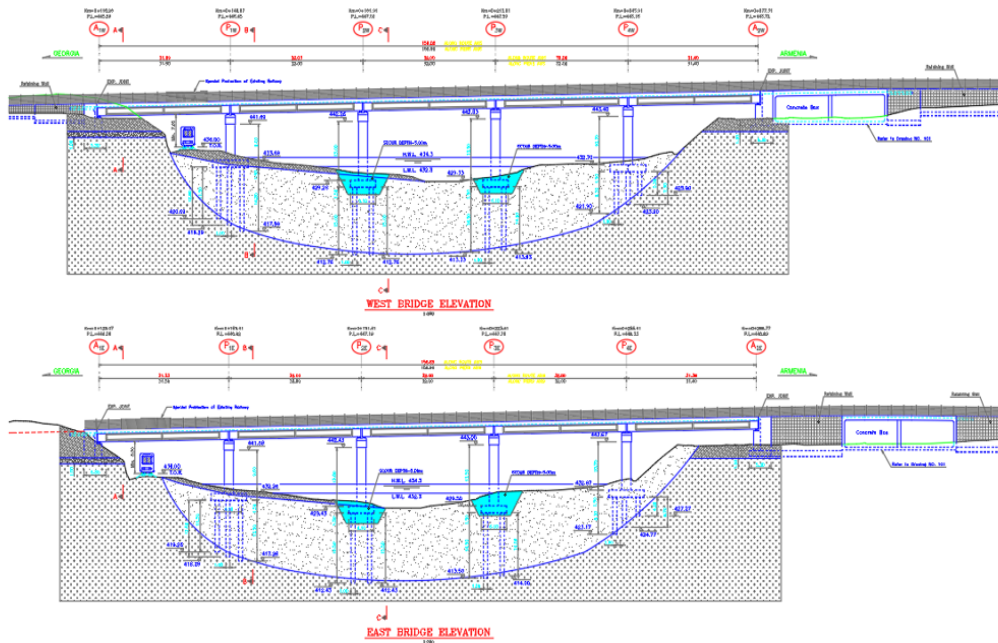
სურ. 6.1.2 - პროექტის პროექცია საქართველოს საზღვარზე არსებული მახასიათებლების გათვალისწინებით



სურ. 6.1.3 - ინფრასტრუქტურის განლაგება არსებული სიტუაციის მიხედვით (ხედი სომხეთის მხრიდან)

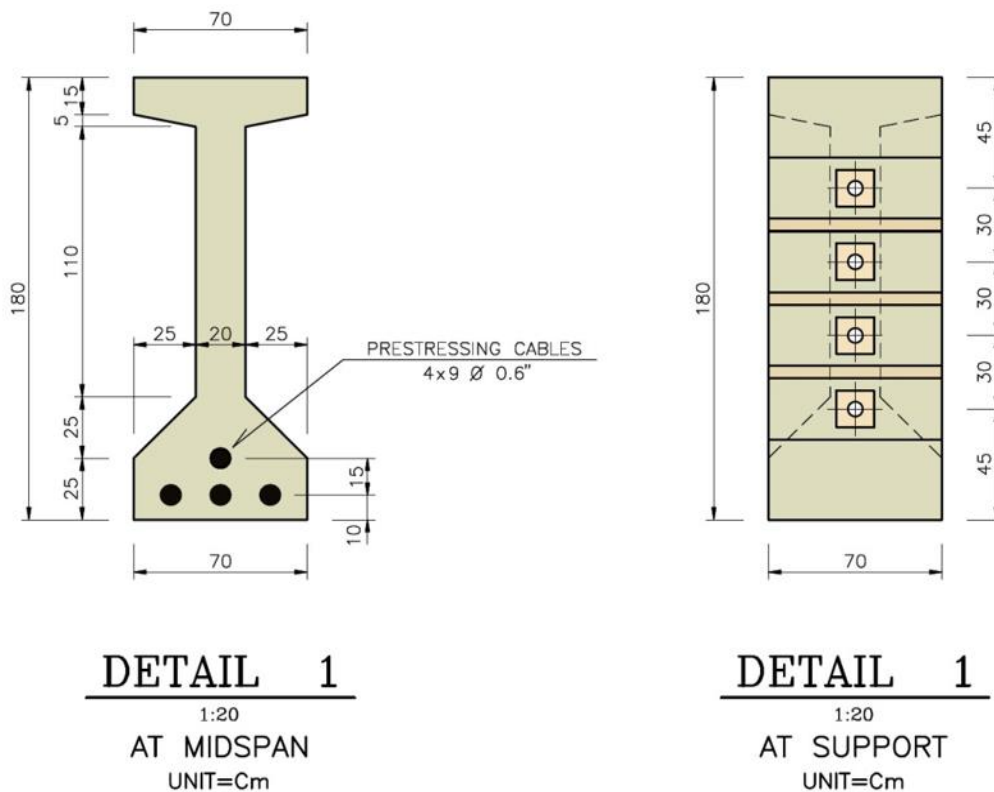


სურ. 6.1.4 - პროექტის განზღაბობა (რელიეფი), ხედი ქართული მხრიდან არსებული მახასიათებლების გათვალისწინებით



სურ. 6.1.5 - ხიდის პროფილის ზოგადი ხედი და მისი კომპონენტები

ხიდის საყრდენი კონსტრუქცია შედგება რკინაბეტონის ცალსვეტოვან ოვალური ბურჯის ტანისაგან, სვეტის 2.0 მეტრის დიამეტრის დაბოლოებებით. წინასწარ დაძაბული ბეტონის სვეტის დაბოლოებები (რიგელები) ეხმარება შეამციროს მთლიანი სვეტის სიმაღლე, ისევე როგორც მისი კვეთის არე. მონოლითურ ფილას აქვს 0.25 მეტრის სისქე. თითოეულ ხიდს აქვს ხუთი კოჭი, ერთმანეთისგან 2.35 მეტრის დაშორებით განლაგებული. ხიდების დაბოლოებებზე მონტაჟდება რკინა ბეტონის გადასასვლელი ფილები, რომელიც უერთდება საპროექტო გზის საფარს. ნაკლებად ღრმა საძირკვლები გათვალისწინებულია იმ მონაცემებზე დაყრდნობით, რომლებიც შეგროვდა სამშენებლო ტერიტორიის ქანების შესწავლის შედეგად. ეს ვარიანტი არის ეკონომიკურად ყველაზე ეფექტური. ძირითადი კონსტრუქციული ელემენტები არის მომზადებული წინასწარ დაძაბული რკინა-ბეტონით, რომელსაც ახასიათებს გამძლეობა და ესაჭიროება ნაკლები მოვლა-პატრონობა (პერიოდული შეკეთება) ლითონის ბურჯებთან და სექციურ-ასაწყობი ბეტონის ჩარჩოებთან შედარებით. კონსტრუქციული შეერთებები წარმოადგენ ჩამალული შეერთებებს, რაც იმას ნიშნავს, რომ ისინი განთავსებულია ბეტონის საფარის ქვეშ, რაც იცავს მათ ნალექის შეღწევისაგან, შესაბამისად იცავს კოროზიისაგან დაზიანებას.



სურ. 6.1.6 - ხიდის ბურჯები (ჭრილებში)

ორივე ხიდის ბურჯები P2 და P3 მდებარეობს მდ. დებედას ნორმალური დინების ზონაში. ბურჯის ნაწილი არის წრიული ფორმის. მიუხედავად ინდივიდუალური სიმეტრიისა, ისინი არიან შესაბამისად განლაგებულნი მდინარის დინების გასწვრივ ერთ ხაზზე. უფრო მეტიც, შესაძლოა იქნეს ნავარაუდები, რომ „ერთი ბურჯი“ წყალში უკავშირდება უფრო ნაკლებ ზემოქმედებას ვიდრე დაგეგმილი „ორი ბურჯი“ (P2 & P3) თითოეული ფილასტვის. მიუხედავად იმისა, რომ არსებული ხიდი დარჩება ადგილზე, P2 & P3 ბურჯების განლაგება, ისევე როგორც არსებული ხიდის ბურჯებისა (რომელიც არის ასევე სიმეტრიული) პარალელურია მდინარის დინებასთან, რაც ამცირებს მდინარეზე მავნე ზემოქმედებას.

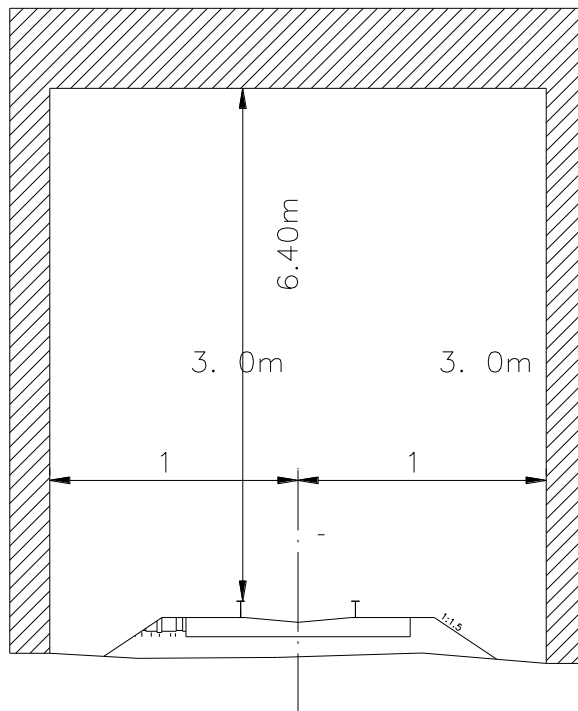
ხიდის საძირკვლები ისე უნდა იქნას დაპროექტებული, რომ გაუძლოს გადარეცხვის გავლენას სავარაუდო სიღრმეზე იმ მეთოდების გამოყენებით, რომლებიც აღწერილია FHWA's HEC 18-ის ბოლო პუბლიკაციაში. რეკომენდაციები ამ

პუბლიკაციიდან უნდა იყოს საფუძველი ახალი ხიდის საპირკველის შექმნისა და გადარეცხვის საწინააღმდეგო ზომების მისაღებად. ხიდის ბურჯებისთვის ჰიდრავლიკური მდგომარეობის HEC-RAS-ით გაანალიზების შემდეგ და ჰიდრავლიკური პარამეტრების იდენტიფიცირებით, ბურჯებისა და საბჯენების გადარეცხვის შესაძლებლობის გამოთვლა იქნება ჩატარებული.

4.1 რკინიგზის გადაკვეთისას მიღებული სპეციფიკაციები

რკინიგზის გადაკვეთის საკითხი განხილული იქნა საქართველოს რკინიგზასთან არაერთ შეხვედრაზე თუ ოფიციალურ მიმოწერაში.

თანამშრომლობის საფუძველზე, ძირითადი საკითხები ეხება მატარებლების უსაფრთხო მოძრაობას. გადაწყდა, რომ საქართველის ტერიტორიაზე ხიდის ვერტიკალური სიმაღლე რკინიგზისთვის უნდა იყოს მინიმუმ 6.4მ. ჰორიზონტალური სიგანე გზისთვის 6.2 მ (მინიმუმ 3.1მ რკინიგზის შუა ღერძიდან). დამატებით, განლაგების დასაგეგმად, მინიმალური სიმაღლეების და სიგანეების მოთხოვნა იქნება შენარჩუნებული მშენებლობის განმავლობაში.



4.2 საავტომობილო გზა

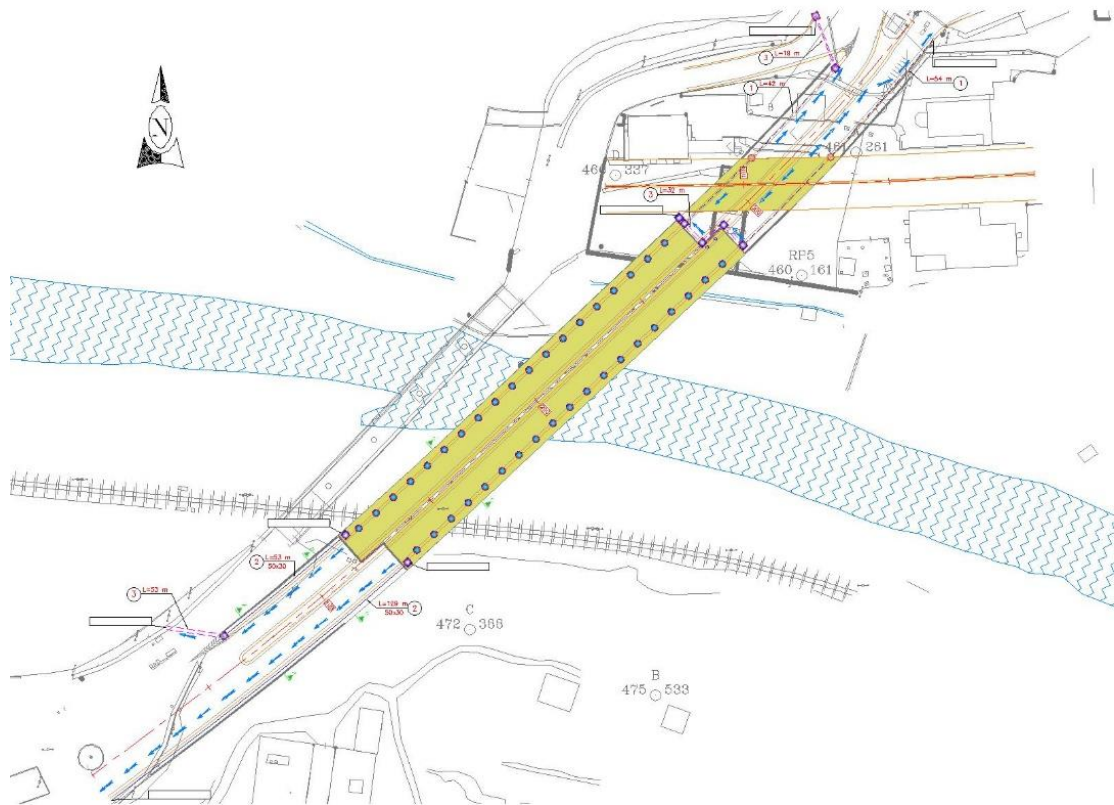
სომხეთის მხარეს, ხიდი გადაკვეთს ადგილობრივ გზას (M3 მარშრუტი). შეთავაზებულ დიზაინში, გათვალისწინებულია გვირაბის სისტემა, 5 მეტრი სიმაღლის თავისუფალი სივრცით. ვერტიკალური ხილვადობა როგორც წესი, განსაზღვრულია მთლიანი მარშრუტისთვის და შესაძლოა იყოს მართული ავტომაგისტრალის სიტემის დადგენილი წესებით. ქვეყნების უმრავლესობაში ნებადართულია ტრანსპორტის სიმაღლე, გადასაზიდი ტვირთის ჩათვლით, იყოს 4.1 მ - 4.4 მ. სამგზავრო გზის ზემოთ და გზის გვერდებზე განთავსებული ყველა სტრუქტურის ვერტიკალური ხილვადობა უნდა იყოს სულ ცოტა 0.3 მ-ით მეტი, ვიდრე გადასაზიდი საშუალების კანონით დაშვებული მაქსიმალური სიმაღლე. დამატებითად, სასურველია გათვალისწინებული იქნას გზის ზედაპირის სიმაღლის მოსალოდნელი ცვლილება, კერძოდ, ახალი საფარის გადაგება, თოვლისა და ყინულის აკუმულირება და ასევე, კანონით დაშვებული ტვირთის სიმაღლის გადაჭარბება. რეკომენდირებული მინიმალური სიმაღლე ვერტიკალური ხილვადობისათვის უნდა იყოს 4.4მ. ხოლო სასურველი სიმაღლე კი - 5.0 მ. აღნიშნულ კვლევაში, AASHTO ის 10-8-4 პუნქტის შესაბამისად, მოცემულია ვერტიკალური ხილვადობისათვის 5.0 მ სიმაღლე.

4.3 წყალარინების სისტემა

წყალარინების სისტემის საშუალებით ხდება ქუჩიდან ან ავტომაგისტრალიდან წვიმის წყლების მიღება და მათი სანიაღვრე სისტემაში გადატანა, რისი საშუალებითაც თავიდან იქნება აცილებული მიმდებარე ტერიტორიებისა და საკუთრების დატბორვა და ეროზია. ხიდისა და ავტომაგისტრალის სადრენაჟო სისტემების კრიტერიუმები არის იდენტური. ავტომაგისტრალის წყალარინების სისტემა არ უნდა გადავიდეს ხიდზე და მოხდეს მათი დაცლა ხიდის ბოლოებთან. ჰიდრო დაგეგმარება უნდა იყოს მინიმალზეზელი განსაკუთრებული საგზაო საფარის გამოყენებით. ნულოვანი დახრილობა და ვერტიკალური ჩაზნექილობის მრუდები უნდა იყოს თავიდან აცილებული. აღნიშნული მოთხოვნები

შესაბამისობაშია HEC 21 - თან (ხიდის დრენაჟის დიზაინი) და HEC 22 (ურბანული სადრენაჟო დიზაინის სახელმძღვანელო) გამოცემასთან, რომელიც გამოქვეყნებულია FHWA-ს მიერ.

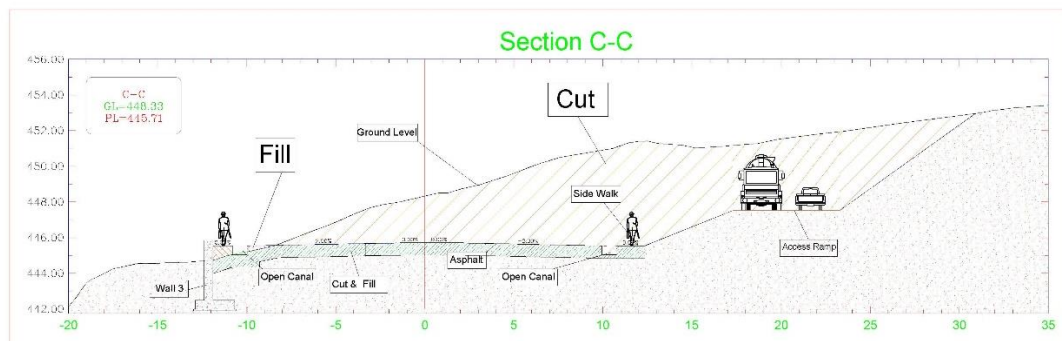
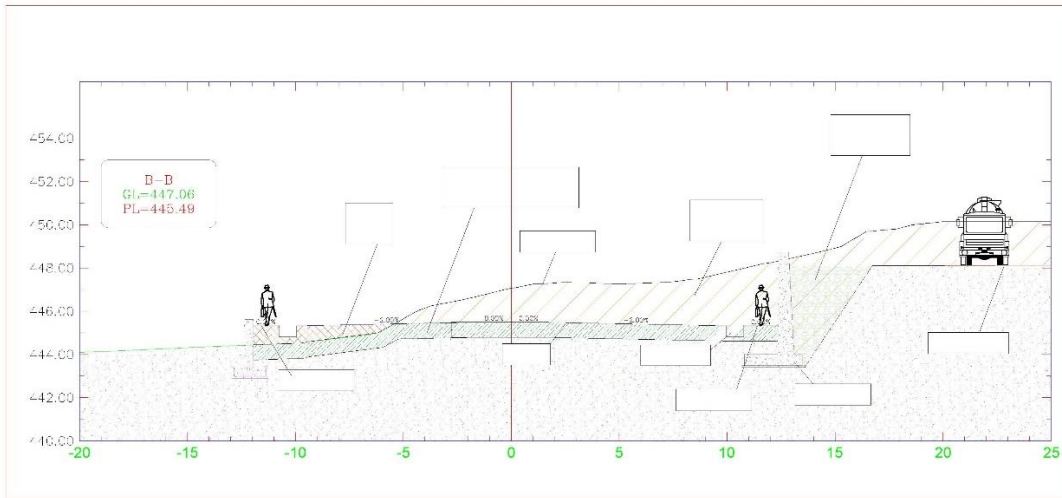
ხიდის სადრენაჟო სისტემის კონცეპტუალური განლაგება ილუსტრირებულია ქვემოთ ნაჩვენებ სურათზე. მალის შენაერთების დაბოლოებები ჩაფლულია ნიადაგში. ამგვარად, ბურჯებსა და საბჯენებში ვერტიკალური სადრენაჟო სისტემა არის არის გათვალისწინებული. ნახაზი აჩვენებს, სადრენაჟო სისტემას მხოლოდ ხიდის ზედაპირზე. ნავარაუდებია, რომ ხიდის სადრენაჟო სისტემა ჩაიცლება ავტომაგისტრალის არსებულ სადრენაჟო სისტემაში ორივე მხარეს.



სურ. 6.3.1 - ხიდის სადრენაჟო სისტემის კონცეპტუალური გეგმა

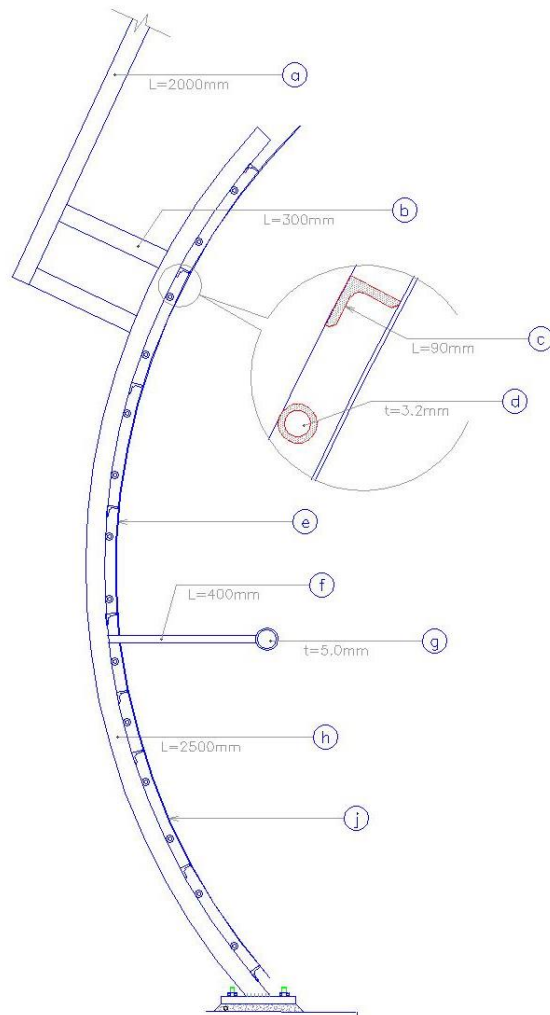
4.4 ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელი

პროექტის თანახმად, საპროექტო ხიდებზე გათვალისწინებულია ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების მოწყობა. გადასასვლელების სქემატური ნახაზები სექციების მიხედვით წარმოდგენილია ქვემოთ.

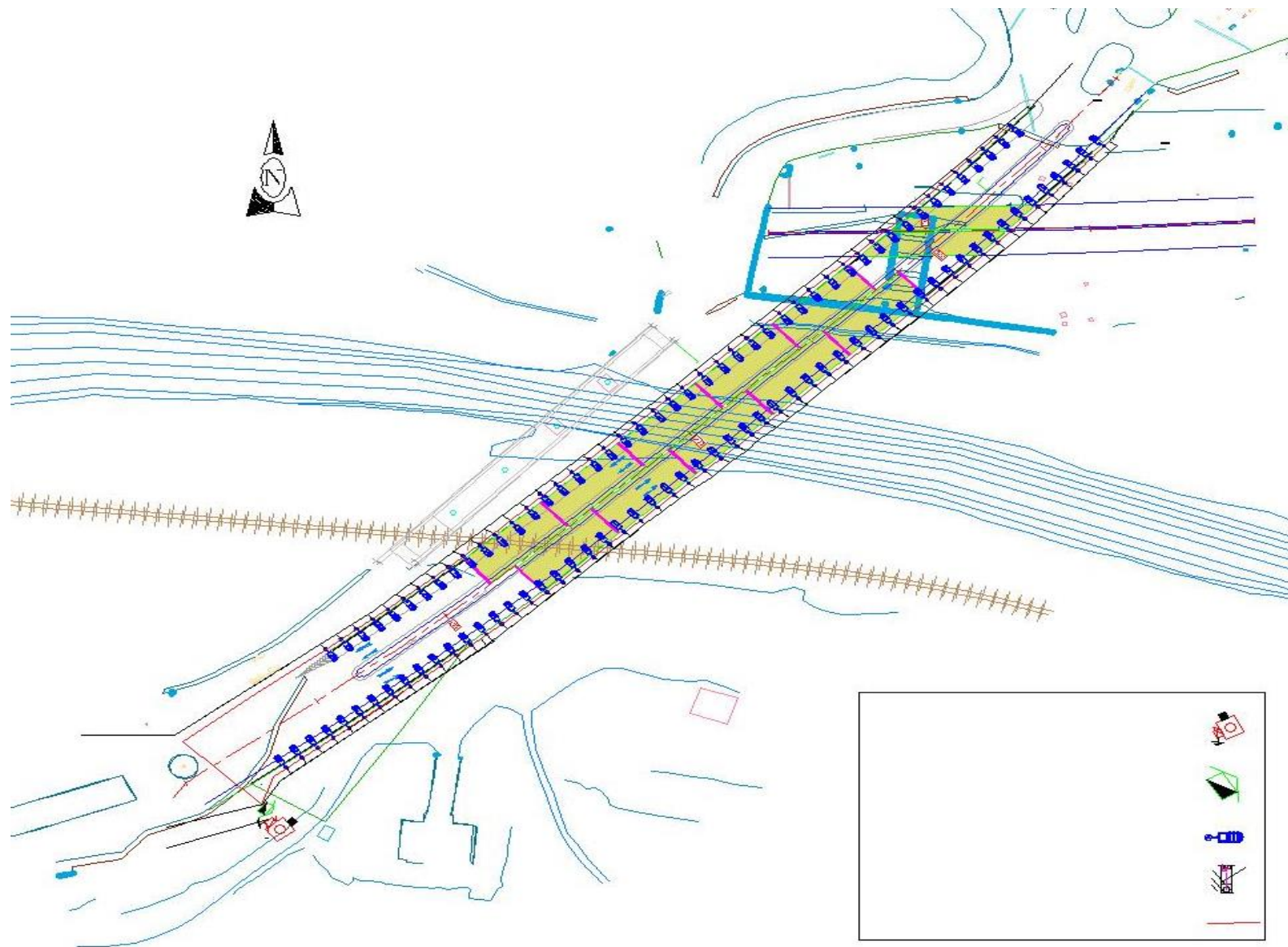


4.5 სახიდე გადასასვლელების განათება

დაგეგმილი პროექტი ითვალისწინებს სახიდე გადასასვლელების განათებას. ამისათვის შემუშავებულია ხიდის განათების დიზაინის პროექტი, რომელიც შეთანხმებულია სომხეთის ადმინისტრაციული ტერიტორიებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროსთან.



სურ. 6.5.1 პროექტით გადაწყვეტილი განათების ბოძების ტიპი



სურ. 6.5.2 სახიდე გადასასვლელების განათებისა და ელექტრომომარაგების სქემა

5. მშენებლობის პროცესში გამოსაყენებელი ტექნიკის ჩამონათვალი

ახალი ხიდების მშენებლობის დროს გამოყენებული იქნება მსგავი პროექტებისთვის დამახასიათებელი ტექნიკა. ცხრილში წარმოდგენილია გამოსაყენებელი ტექნიკის სავარაუდო ჩამონათვალი.

#	დასახელება	თვე											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	ექსკავატორი	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1
2	ბორბლიანი მტვირთავი	2	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2
3	ნაგავსაყრელი სატვირთო	5	5	2	0	2	5	5	2	0	0	2	2
4	სატვირთო მიქსერი	0	2	3	0	3	3	3	3	0	3	2	2
5	ბეტონის სატვირთო მანქანა	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1
6	მობილური ამწე 10ტ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7	მობილური ამწე 30ტ	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1
8	მობილური ამწე 60ტ	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
9	მობილური ამწე 100ტ	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
10	ტრაქტორი	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11	დიზელის მობილური კომპრესორი	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12	დიზელის მობილური გენერატორი	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
13	ბეტონის ვიბრატორი	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

6. სამშენებლო ბანაკი

პროექტის განხორციელების ეტაპზე, ძირითადი სამშენებლო ბანაკი მოეწყობა სომხეთის მხარეს, სახელმწიფო საკუთებაში არსებულ ტერიტორიაზე, რომელიც სპეციალურად ამ პროექტისთვის გამოყოფილია სომხეთის რესპუბლიკის მიერ.



სურ. 8.1.1 - სამშენებლო ბანაკისთვის შერჩეული ტერიტორია სომხეთის მხარეს

სამშენებლო ბანაკისთვის გამოყოფილ ტერიტორიაზე განთავსებულია ბეტონის შენობა, რომელიც გამოყენებული იქნება ასევე მასალების დასასაწყობებლად. სამშენებლო ბანაკის შემადგენლობაში შევა:

მობილური ოფისი, სამშენებლო მასალების დასაწყობების ადგილი, ლაბორატორია, მეტალის დასაწყობების ადგილი, საწვავის სამარაგო რეზერვუარი, რომლის შევსებას და მომსახურებას უზრუნველყოფს რომელიმე ლიცენზირებული კომპანია.

სამშენებლო ბანაკის GPS კოორდინატებია:

#	X	Y
1	486229.3092	4564271.3931
2	486230.0090	4564255.8000
3	486242.0120	4564256.3997
4	486242.2761	4564251.4969
5	486266.7160	4564252.6650
6	486266.3466	4564267.1335
7	486254.1241	4564266.4463
8	486253.7362	4564272.5110

ორი მცირე ზომის ბანაკი ასევე მოწყობილი იქნება საქართველოს სახელმწიფოს მიერ კონტროლირებად ორი ერთმანეთის მომიჯნავე ტერიტორიაზე, რომელიც ასევე წარმოადგენს სახელმწიფო საკუთრებას და იგი გამოყენებული იქნება მცირე ზომის მობილური ოფისის მოსაწყობად და სამშენებლო მასალების დროებით დასაწყობებისთვის. მისი კოორდინატებია:

#	X	Y
1	485983,4054	4564110,7791
2	485981,6608	4564108,3386
3	485986,5418	4564104,8493
4	485988,2865	4564107,2898

და

#	X	Y
1	485982,9860	4564106,8496
2	485980,3473	4564108,2771
3	485977,4925	4564102,9998

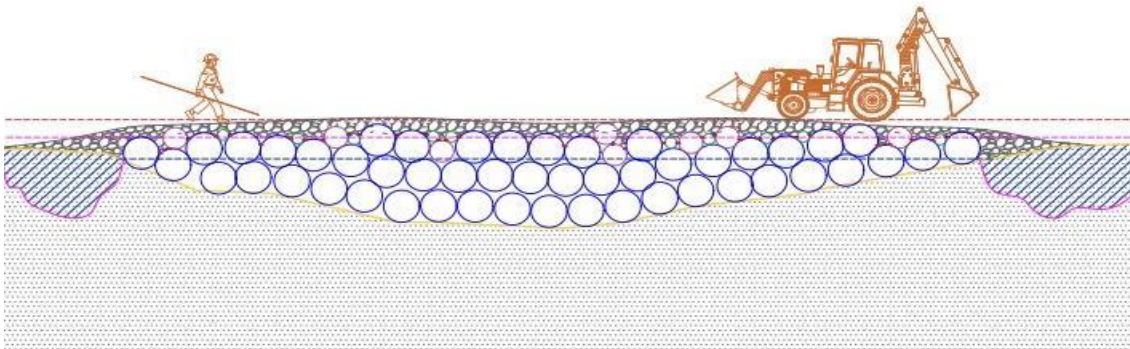
4	485980,1311	4564101,5723
---	-------------	--------------

7. მისასვლელი გზები

სამშენებლო მოედანს გააჩნია ორი მისასვლელი გზა, ერთი საქართველოს ტერიტორიიდან, ხოლო მეორე სომხეთის რესპუბლიკის მხრიდან.

მისასვლელი გზა საქართველოს ტერიტორიიდან წარმოადგენს არსებულ გრუნტიან გზას, რომელიც დამაკმაყოფილებელ მდგომარეობაშია და ახალი გზის მშენებლობა საჭირო არ არის. აღნიშნული გზა ასევე წარმოადგენს საქართველოს სასაზღვრო პოლიციის ოფისთან მისასვლელ გზას, ვინაიდან პროექტით გათვალისწინებული სამშენებლო მოედანი იწყება სწორედ ამ ოფისის მოპირდაპირე მხრიდან.

სომხეთის მხრიდან ასევე გამოყენებული იქნება არსებული გზა და მისასვლელი გზის მშენებლობა ამ შემთხვევაშიც გათვალისწინებული არ არის. გარდა ამისა, სომხეთის მხრიდან მდინარეზე გათვალისწინებულია დროებითი გადასასვლელის მოწყობა, რომელიც მოწყობილი იქნება მეტალის მილებით და რომელიც გამოყენებული იქნება ბურჯების მოწყობის პროცესში. იქიდან გამომდინარე, რომ აღნიშნული დროებითი გადასასვლელი გამოყენებული იქნება ტექნიკისთვის, დაწესდება მკაცრი კონტროლი ტექნიკის შემოწმებაზე, რათა ადგილი არ ქონდეს ნავთობპროდუქტების შემთხვევით დაღვრას. კომპანიის ტექნიკა, ობიექტზე ყოველი შესვლის წინ გაივლის ტექნიკურ შემოწმებას.



სურ. 9.1.1 - სომხეთის მხარეს მოსაწყობი დროებითი გადასასვლელის ნიმუში

გარდა ამისა სამშენებლო მოედნამდე ძირითად მისასვლელ გზებთან დამაკავშირებლად გამოყენებული იქნება საქართველოსა და სომხეთს შორის დამაკავშირებელი არსებული ხიდი, რომლის დემონტაჟიც პროექტით გათვალისწინებული არ არის. ვინაიდან აღნიშნული ხიდი ამჟამად წარმოადგენს ერთადერთ დამაკავშირებელ ქსელს ორ ქვეყანას შორის, მხედველობაში მიღებულ უნდა იქნეს საავტომობილო მიმოსვლის გრაფიკი, რომლის შესახებ ინფორმაცია წარმოდგენილია შესაბამის ქვეთავში.

სამშენებლო მოედნამდე მისასვლელი არც ერთი გზა არ ითვალისწინებს მიწის სამუშაოების განხორციელებას, მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნას, ნარგავების ბუნებიდან ამოღებას, ზემოქმედებას დასახლებულ პუნქტზე და ა.შ.



სურ. 9.1.2 - მისასვლელი გზა საქართველოს მხრიდან



სურ. 9.1.3 - მისასვლელი არსებული ხიდი

8. დასაქმებულები და მათი რაოდენობა

პროექტის განხორციელების პროცესში დასაქმებული იქნება 30-დან 70 ადამიანამდე. მშენებლობაში დასაქმებულთა შორის დიდი წილი იქნება საპროექტო რაიონის ადგილობრივი მოსახლეობა.

#	პერსონალი	რაოდენობა
1	ობიექტის მენეჯერი	2
2	ხიდების ინჟინერი	1
3	უსაფრთხოების ინჟინერი	1
4	ადგილობრივი მუშა ხელი	60
5	ობიექტის დაცვა	2

9. სატრანსპორტო მოძრაობის ორგანიზება

სახიდე გადასასვლელი მშენებლობის დროს გამოყენებული იქნება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის დანართებით გათვალისწინებული საგზაო ნიშნები.

იმისათვის რომ თავიდან იქნეს აცილებული, როგორც ადგილობრივი მოსახლეობის, ისე სასაზღვრო გამშვები პუნქტისა და სასაზღვრო პოლიციის კუთვნილი სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილებაზე ნეგატიური ზემოქმედება და ხელისშემშლელი ბარიერების წარმოქმნა, სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების გრაფიკი, სამშენებლო ტექნიკის გადაადგილების გრაფიკთან ერთად წინასწარ შეთანხმებული იქნება საპატრულო პოლიციასთან. პროექტის განხორციელება ხელს არ შეუშლის ზემოაღნიშნულ სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილებას.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მოწოდებული ოფიციალური ინფორმაციით საპროექტო ტერიტორიაზე დღის განმავლობაში საავტომობილო მოძრაობის სქემა ასე გამოიყურება:

N	გზა	მსუბუქი ავტომანქანა	მიკროავტობუსი 15 ადგილზე ნაკლები ადგილით	ავტობუსი და სატვირთო მანქანა	მისაბმელიანი სატვირთო	ჯამურად
ს-7	მარნეული-სადახლო-სომხეთის საზღვრის 10 კმ მონაკვეთი	5,950	1,300	779	388	8,417

10. მცენარეული საფარის და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა

მოსამზადებელი ეტაპის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სამუშაოებია მცენარეული საფარის და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა და მათი მართვა.

პროექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოების ჩატარება საჭირო იქნება გარკვეულ ადგილებზე. თუმცა, მისასვლელი გზები და ასევე სამშენებლო ბანაკი

ორივე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე წარმოადგენს არსებულ ტერიტორიებს, რომლებიც მოხრეშილი ან/და მობეტონებულია და მათზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა წარმოდგენილი არ არის. ასევე აღნიშნული ტერიტორიები თავისუფალია მცენარეული საფარისგან. თუმცა, სამშენებლო მოედნის გარკვეული ტერიტორია საქართველოს მხრიდან წარმოდგენილია ბალახოვანი საფარით და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა სავალდებულოა.

ნიადაგის მოხსნა, დასაწყობება, და კონსერვაცია უნდა განხორციელდეს საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №415 დადგენილებით დამტკიცებული „ნიადაგის ნაყოფიერების დონის განსაზღვრის“ და „ნიადაგის კონსერვაციისა და ნაყოფიერების მონიტორინგის“ ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული პირობებისა და ასევე „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის შესაბამისად.

მოსახსნელი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის ტერიტორიის მიახლოებითი ფართობი შეადგენს 1000 მ² -ს. ნაყოფიერი ფენის საშუალო სიმძლავრის (15-20 სმ) გათვალისწინებით, მოსახსნელი ნაყოფიერი ფენის მოცულობა დაახლოებით იქნება:

$$1000 \times 0.15 = 150 \text{ მ}^3$$

მოხსნილი ნიადაგი უნდა დასაწყობდეს საპროექტო ტერიტორიაზე ცალკე გამოყოფილ ფართობზე, რომელიც დაცული იქნება გარე ფაქტორების ზემოქმედებისგან. ნიადაგის განსათავსებლად შერჩეული უბანი ზედაპირული წყლის ობიექტიდან დაშორებული უნდა იყოს;

ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის განთავსება უნდა მოხდეს შესაბამისი წესების დაცვით: ნაყარის სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 2 მ-ს; ნაყარის ფერდებს უნდა მიეცეს შესაბამისი დახრის (45°) კუთხე; დაცული იყოს სამუშაო მოედნების საზღვრები მოსაზღვრე უბნების შესაძლო დაბინძურების, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დაზიანების და ნიადაგის ეროზიის თავიდან აცილების მიზნით;

საპროექტო სამუშაოების დასრულების შემდეგ, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა სარეკულტივაციოდ გამოყენებული არ იქნება. შესაბამისად, ამის შესახებ ინფორმაცია მიწოდებული იქნება საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთვის.

11. მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და გრუნტის დასაწყობების ადგილები

საქართველოს მხარეს არსებულ სამშენებლო ტერიტორიაზე მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა და გრუნტი დასაწყობდება საქართველოს ტერიტორიაზე ცალ-ცალკე. დასაწყობებისთვის გამოყოფილი ტერიტორიის კოორდინატებია:

#	X	Y
1	486003.8701	4564133.9948
2	486009.2267	4564127.2792
3	485989.4697	4564107.0101
4	485982.5595	4564112.4354
5	485985.6348	4564120.6277

რაც შეეხება გრუნტს, სამშენებლო ქვაბული იქნება ამოღებული ბურჯების მოსაწყობად. გრუნტი დასაწყობდება სამშენებლო მოედანზე და შემდგომ გამოყენებული იქნება უკუშევსებითი სამუშაოებისათვის. მიწის უკუშევსების სამუშაოები განხორციელდება მიწისქვეშა გასასვლელის (გვირაბის) ირგვლივ, სათანადო გრუნტის განთავსების, ფენებად დატკეპნით და სათანადო ვიბრო სატკეპნების გამოყენებით.

12. მუშათა საცხოვრებელი

როგორც უკვე აღინიშნა, სამშენებლო სამუშაოებში დასაქმებული იქნება დაახლოებით 60-70 ადამიანი, მათ შორის როგორც საქართველოს ტერიტორიის მაცხოვრებლები ასევე სომხეთის მოქალაქეები. სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიის მოპირდაპირედ, რომელიც საქართველოს საზღვრის გადაკვეთისთანავე, სომხეთის ტერიტორიაზე მდებარეობს განთავსებულია სასტუმროს ტიპის საცხოვრებელი, რომელიც სრულად იქნება აღებული სამშენებლო კომპანიის მიერ. აღნიშნულ სასტუმროში მოხდება პროექტის ფარგლებში დასაქმებული პირების განთავსება.



სურ. 15.1.1 - მუშათა საცხოვრებელი სასტუმრო

ამასთან, აღნიშნული შენობის მიმდებარედ მდებარეობს სომხეთის ყოფილი სასაზღვრო გამშვები პუნქტის შენობა, რომელიც ასევე გამოყენებული იქნება პროექტის მიზნებისთვის. კერძოდ კი, საოფისედ.



სურ. 15.1.2 - შენობა სომხეთის მხარეს, რომელიც გამოყენებული იქნება საოფისედ

13. არსებული ხიდისა და სხვა შენობა - ნაგებობების დემონტაჟი

პროექტის განხორციელება არსებული ხიდის დემონტაჟს არ ითვალისწინებს. აღნიშნული ხიდი მშენებლობის პროცესში გამოყენებული იქნება ერთ-ერთ მისასვლელ გზად, რომლის საშუალებითაც განხორციელდება სხვადასხვა სამშენებლო მასალისა და ტექნიკის

ტრანსპორტირება. ხოლო, ახალი ხიდების სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ ძველი ხიდი დარჩება, როგორც ალტერნატიული შემოვლითი გზა.

რაც შეეხება სხვა შენობა ნაგებობებს, მოხდება სომხეთის მხარეს არსებული ძველი გამშვები პუნქტის დაშლა, რომელსაც უზრუნველყოფს სომხეთის რესპუბლიკის მხარე და ორმხრივი შეთანხმების საფუძველზე სომხეთის რესპუბლიკა, მშენებელ კომპანიას, აღნიშნულ ტერიტორიას გადასცემს თავისუფალს. დემონტაჟის დროს წარმოქმნილი ნარჩენების მართვას ასევე განახორციელებს სომხეთის რესპუბლიკის მხარე.



სურ. 16.1.1 - დემონტაჟს დაქვემდებარებული ძველი სასაზღვრო გამშვები პუნქტი
სომხეთის მხარეს

14. სამშენებლო ტერიტორიაზე არსებული მიწისქვეშა კომუნიკაციები

სამშენებლო ტერიტორიაზე მდებარეობს სილქნეტის და კავკასუს ონლაინის მიწისქვეშა კომუნიკაციები. აღნიშნული კომუნიკაციების გადატანის საკითხი შეთანხმებულია კავკასუს ონლაინთან და სილქნეტთან. ამ ეტაპზე მიმდინარეობს აღნიშნული კომუნიკაციების გადატანის ვადების და პირობების შეთანხმება. აღნიშნული შეთანხმებების დამადასტურებელი წერილები დანართის სახით თან ერთვის გზშ ანგარიშს (დანართი 4 და 5).

15. რკინიგზის ტერიტორიები, გამოსყიდვის პროცედურა

საპროექტო ხიდის გარკვეული მონაკვეთები და ბურჯები კვეთს საქართველოს რკინიგზის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიებს. აქედან გამომდინარე ამ ეტაპზე მიმდინარეობს მოლაპარაკებები საქართველოს რკინიგზასთან აღნიშნული მიწების გამოსყიდვის მიზნით. გამოსყიდვის შესახებ გადაწყვეტილება მიღებულია როგორც საქართველოს რკინიგზის, ასევე კონტრაქტორი კომპანიის მხრიდან, დარჩენილია შესყიდვის პროცედურა, რომელიც მიმდინარეობს პროცესშია (გზშ ანგარიშის დანართი - 5).

16. პროექტის გავლენის ქვეშ მოქცეული ობიექტები

იქიდან გამომდინარე, რომ პროექტის არეალი ვრცელდება ორი ქვეყნის ტერიტორიაზე, საჭიროა ზემოქმედების არეალი შეფასდეს ორივე მხარეს არსებულ ინფრასტრუქტურაზე და გარემოზე. თუმცა, აღნიშნული პროექტის განხორციელების საკითხს და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცედურას სომხეთის რესპუბლიკა გადის სომხეთის სახელმწიფო უწყებებთან. აქედან გამომდინარე წინამდებარე ანგარიში მოიცავს ძირითადად საქართველოს ტერიტორიაზე პროექტით გამოწვეულ ზემოქმედებას.

როგორც უკვე აღინიშნა, საპროექტო ტერიტორიის სამშენებლო მოედანი იწყება საქართველოს სასაზღვრო პოლიციის შენობის წინ და როგორც სამშენებლო მოედნამდე, ასევე სასაზღვრო

პოლიციამდე მისასვლელი გზა არის ერთი. თუმცა პროექტის დაწყებამდე მოხდება სამშენებლო მოედნის გამოყოფა და შემოღობვა მავთულბადით, რათა მინიმუმამდე იქნეს შემცირებული სასაზღვრო პოლიციის შენობაზე ზემოქმედება.

სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების გრაფიკი და მძიმე ტექნიკის გადაადგილება წინასწარ უნდა იქნეს შეთანხმებული როგორც საპატრულო პოლიციასთან ასევე სასაზღვრო პოლიციის დეპარტამენტთან.

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ სასაზღვრო პოლიციის შენობა და მიმდებარე ტერიტორია წარმოადგენს მკაცრი დაცვის ზონას. შესაბამისად, სამშენებლო მოედანზე გადაადგილება ნებადართული უნდა იყოს სასაზღვრო პოლიციის მიერ მათი მხრიდან გაცემული შესაბამისი სერთიფიკატით.

გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია, რომ მაქსიმალურად იქნეს თავიდან აცილებული სასაზღვრო პოლიციის ქონების დაზიანება, მათ შორის ღობის, შენობის, სატრანსპორტო საშუალებების და სხვა ტექნიკური აღჭურვილობის (კამერები და დაცვის სხვა საშუალებები).

თუმცა, იმ შემთხვევაში თუ მოხდა ისეთი საშუალებების/ქონების და სხვ. დაზიანება, რომლის არსებობის შესახებაც მშენებელი ინფორმირებული იქნება წინასწარ, ზიანის ხარჯების ანაზღაურება მოხდება მშენებელი კომპანიის მიერ.

ამასთანავე, აღნიშნული პროექტი და წინამდებარე გზშ ანგარიში წარდგენილია საქართველოს სასაზღვრო პოლიციასთან შესათანხმებლად. მათი 2020 წლის 21 თებერვლის წერილით გაცემულია აღნიშნული პროექტის განხორციელების თანხმობა (გზშ ანგარიშის დანართი - 3).

გარდა ამისა, მოპოვებულია საქართველოს შემოსავლების სამსახურის თანხმობა საბაჟო გადაკვეთასთან დაკავშირებით (გზშ ანგარიშის დანართი - 6).

17. სამშენებლო სამუშაოების წყალმომარაგება და ჩამდინარე წყლების არინება

საავტომობილო ხიდის სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პროცესში წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. როგორც უკვე ავღნიშნეთ მშენებლობისთვის საჭირო ასფალტბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება რეგიონში არსებული სხვადასხვა საწარმოებიდან. შესაბამისად ბეტონის დასამზადებლად წყლის გამოყენება საჭირო არ არის. თუმცა, საჭიროების შემთხვევაში, ტექნიკური წყლის აღება მოხდება მდ. დებედადან, ტუმბოს საშუალებით.

სასმელად შესაძლებელია ბუტილირებული წყლების გამოყენება. სამშენებლო ბაზაზე სავარაუდოდ მოეწყობა ტექნიკური წყლის სამარაგო რეზერვუარი, რომელიც პერიოდულად შეივსება ავტოცისტერნის გამოყენებით.

სამუშაოების შესრულების პროცესში გამოყენებული სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის რაოდენობა დამოკიდებულია სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობაზე. წყლის ხარჯი იანგარიშება სამშენებლო ნორმებისა და წესების „შენობების შიდა წყალსადენი და კანალიზაცია“ – СНиП 2.04.01-85 მიხედვით და ერთ მუშაზე თითო ცვლაში შეადგენს 25 ლ-ს.

სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა იქნება დაახლოებით 70 ადამიანი. თუ გავითვალისწინებთ, რომ სამუშაოს რეჟიმი იქნება ერთცვლიანი, ხოლო წელიწადში სამუშაო დღეების მაქსიმალური რაოდენობა 250 დღე, სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება:

$$70 \times 25 = 1750 \text{ ლ/დღ. ანუ } 1750 \times 250 = 437\,500 \text{ ლ/წელ.}$$

სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების მიახლოებითი რაოდენობის გაანგარიშება ხდება გამოყენებული სასმელ-სამეურნეო წყლის 5-10%-იანი დანაკარგის გათვალისწინებით. სამეურნეო ფეკალური წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა საასენიზაციო ორმო მათი დაცლა მოხდება საასენიზაციო მანქანის საშუალებით, რომელიც ფეკალურ წყლებს გაიტანს და ჩაუშვებს ადგილობრივი მუნიციპალიტეტის საკანალიზაციო სისტემაში, ადგილობრივ მუნიციპალურ სამსახურთან შეთანხმებით.

18. გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა

დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ფარგლებში ეკოლოგიური მონიტორინგის ორგანიზება ითვალისწინებს შემდეგი ამოცანების გადაჭრას:

- სამშენებლო სამუშაოების და ექსპლუატაციის დროს მოქმედი გარემოსდაცვითი კანონმდებლობის მოთხოვნათა შესრულების დადასტურება;
- რისკებისა და ეკოლოგიური ზემოქმედებების კონტროლირებადობის უზრუნველყოფა;
- დაინტერესებული პირების უზრუნველყოფა სათანადო გარემოსდაცვითი ინფორმაციით;
- ნეგატიური ზემოქმედების შემამცირებელი/შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტურობის განსაზღვრა და აუცილებლობის შემთხვევაში, მათი კორექტირება;
- პროექტის განხორციელების (სამშენებლო სამუშაოები და ექსპლუატაცია) პერიოდში პერმანენტული გარემოსდაცვითი კონტროლი.

სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისას და ექსპლუატაციისას გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა მოცემულია ქვემოთ მოცემულ ცხრილებში. უნდა აღინიშნოს, რომ წარმოდგენილ გეგმას ზოგადი სახე გააჩნია და საქმიანობის განხორციელების პროცესში შესაძლებელია მისი დეტალიზება და გარკვეული მიმართულებით კორექტირება.

19. სკოპინგის ეტაპზე საზოგადოების ინფორმირებისა და მათ მიერ წარმოდგენილი მოსაზრებებისა და შენიშვნების შეფასება

წინამდებარე გზშ ანგარიშის მომზადებას წინ უძღვის სკოპინგის პროცედურა. საქართველოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-8 მუხლი ითვალისწინებს სკოპინგის ეტაპზე საზოგადოებისა და სხვა დაინტერესებული წრეების ჩართულობას. აღნიშნული კოდექსის პირობების გათვალისწინებით საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მიერ დანიშნული იქნა აღნიშნულ პროექტზე სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა. საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაცია, სკოპინგის განცხადებასთან და სკოპინგის ანგარიშთან ერთად გამოქვეყნებული იქნა სამინისტროს ვებ გვერდზე: www.mepa.gov.ge და მარნეულის ადმინისტრაციული შენობის საინფორმაციო დაფაზე (საჯარო განხილვის ლინკი - <https://mepa.gov.ge/Ge/PublicInformation/13575>).

დაგეგმილი საქმიანობის სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა ჩატარდა 2019 წლის 24 მაისს, მარნეულის ადმინისტრაციულ შენობაში.

საჯარო განხილვა ჩაატარა საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს გარემოსდაცვითი შეფასების დეპარტამენტის თანამშრომელმა.

განხილვას ესწრებოდნენ: საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლები; სკოპინგის ანგარიშის მომამზადებელი, მარნეულის ადმინისტრაციული ორგანოს წარმომადგენლები და ადგილობრივი მოსახლეობის წარმომადგენლები.

საჯარო განხილვის მსვლელობს დროს დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით შენიშვნები არ გამოთქმულა არც ზეპირი და არც წერილობითი ფორმით.

