



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-785

03/09/2020

ქ. თბილისი

ადიგენის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ 2020 წლის 25 მარტს წარმოდგენილ იქნა ადიგენის მუნიციპალიტეტში, აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონმდებლობით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია. მიმდინარე წლის 10 აპრილს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა აღნიშნული პროექტის გზმ-ის ანგარიშის პირველ ტომში ტექნიკური ხარვეზის გამოსწორების და გარკვეული საკითხების დაზუსტების მიზნით წარმოადგინა პირველი ტომის კორექტირებული ვერსია, რის შემდგომაც სამინისტრომ დაიწყო ადმინისტრაციული წარმოება კანონმდებლობით დადგენილი წესით და უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერიის აღმასრულებელი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიში მომზადებულია შპს „გამა კონსალტინგის“ მიერ. სამინისტრომ ადმინისტრაციული წარმოების პროცესში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს მოსთხოვა ბიომრავალფეროვნების ზემოქმედებასთან დაკავშირებით ინფორმაციის დაზუსტება, რის საფუძველზეც დამატებით, ცალკე დოკუმენტის სახით, წარმოდგენილ იქნა ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის, ზურმუხტის ქსელის საიტისა და ბიომრავალფეროვნების შესახებ ინფორმაცია. ამასთან, წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში კვლავ განხილულია შერჩეული ალტერნატივის უპირატესობა და დამატებით მოცემულია ალტერნატივების შედარების ანალიზი, ხოლო ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის საფუძველზე წარმოდგენილია რისკის მართვის ჩარჩო დოკუმენტი. აღნიშნული დამატებითი დოკუმენტაცია, ასევე განთავსდა სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერიის აღმასრულებელი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე და საზოგადოებას განესაზღვრა ვადა შენიშვნებისა და მოსაზრებების წარმოდგენისათვის.

აღსანიშნავია, რომ „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ შესაბამისად, პროექტმა სკოპინგის პროცედურა გაიარა 2019 წელს. კერძოდ, 2019 წლის 21 აგვისტოს

„გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-8 და მე-9 მუხლების შესაბამისად, სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი იქნა ადიგენის მუნიციპალიტეტში, აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის სკოპინგის ანგარიში. 2019 წლის 16 სექტემბერს, ადიგენის მუნიციპალიტეტში, კერძოდ, დაბა აბასთუმნის „ფილტვის ცენტრის“ საზოგადოებრივი ცენტრის დარბაზში ჩატარდა სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა, რომელსაც ესწრებოდნენ ადიგენის მუნიციპალიტეტის მოსახლეობა, ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერი, სამცხე-ჯავახეთის მხარეში სახელმწიფო რწმუნებული, მაჟორიტარი დეპუტატი და დაინტერესებული საზოგადოება. საჯარო განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან პროექტთან დაკავშირებით შენიშვნები არ გამოთქმულა. სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად განსაზღვრული და დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და ამ ინფორმაციის გზმ-ის ანგარიშში ასახვის საშუალებები (სკოპინგის დასკვნა N17 ; ბრძანება N2-208 06.03.2020წ.).

პროექტის განხორციელება იგეგმება სამცხე-ჯავახეთის რეგიონში, ადიგენის მუნიციპალიტეტში. აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობა დაგეგმილია შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-14) ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის კმ82-კმ95 მონაკვეთის ფარგლებში, რომელიც აკავშირებს ქვეყნის სამხრეთ რეგიონს დასავლეთ საქართველოს ძირითად ნაწილთან და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეკონომიკურ და ტურისტულ მაგისტრალს წლის ყველა დროისათვის. არსებული გზა გადის დაბა აბასთუმნის ტერიტორიაზე (მესხეთის ქედის სამხრეთ კალთაზე, მდინარე ოცხეს ხეობაში), რომელიც იმერეთისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონების ერთადერთი პირდაპირი დამაკავშირებელი გზაა და სოციალური და სტრატეგიული მნიშვნელობა გააჩნია.

ამასთან, ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის დამაკავშირებელი საავტომობილო გზა სამხედრო თვალსაზრისით წარმოადგენს ერთერთ ალტერნატიულ საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურას, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში განიხილება პირადი შემადგენლობის გადაყვანისა და სამხედრო ტვირთების გადაზიდვისათვის. შესაბამისად, რეგიონში გზის არსებობას, წლის თორმეტი თვის განმავლობაში, ქვეყნის თავდაცვის ინტერესებიდან გამომდინარე აქვს სტრატეგიული მნიშვნელობა, რაც დასტურდება თავდაცვის სამინისტროს წერილით.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება, რომ სამცხე-ჯავახეთის რეგიონს გააჩნია სტრატეგიული გეოპოლიტიკური მდებარეობა, რაც ხელსაყრელ პირობებს ქმნის მეზობელ ქვეყნებთან სავაჭრო-ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობების განვითარებისთვის, ასევე გამოირჩევა სხვადასხვა ტიპისა და დანიშნულების კურორტების სიმრავლით, შესაბამისად, სახელმწიფომ გადაწყვიტა ქმედითი ნაბიჯების გადადგმა და მიღებულ იქნა 2014-2021 წლებისთვის სამცხე-ჯავახეთის რეგიონული განვითარების სტრატეგია. სტრატეგიის მომზადებისას ჩატარებულმა ტერიტორიულმა და ეკონომიკურმა ანალიზმა, რეგიონის ეკონომიკური განვითარებისთვის ტურიზმის პრიორიტეტულობა დაადასტურა.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, 2014 წელს შემუშავდა სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ტურისტული განვითარების (2015-2020 წლები) სტრატეგია, სადაც მნიშვნელოვანი ადგილი აბასთუმნის კურორტის განვითარებას უკავია. 2018 წელს შემუშავდა აბასთუმნის

განვითარების გენერალური გეგმა, რომელიც სხვა ქმედებებთან ერთად ითვალისწინებს საკურორტო სივრცის შემოვლითი საავტომობილო გზის მშენებლობას ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის მარშრუტზე და კურორტის დაცვას სატრანსპორტო მოძრაობისაგან. აღნიშნულის გათვალისწინებით და აღმოსავლეთ-ჩრდილოეთის დამაკავშირებელი სტრატეგიული მნიშვნელობის გზის შესანარჩუნებლად, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ შემუშავდა დაბა აბასთუმნის შემოსავლელი გზის პროექტი.

როგორც გზმ-ის ანგარიშშია აღნიშნული, აბასთუმნის შემოსავლელი გზის მშენებლობით უზრუნველყოფილი იქნება კურორტზე გამავალი გამჭოლი სატრანსპორტო მოძრაობის არიდება, რაც შეამცირებს ლოკალურ დონეზე ჰაერის ხარისხზე სატრანსპორტო მოძრაობით გამოწვეულ ზემოქმედებას. აღნიშნული, სხვა დაგეგმილ პროექტებთან ერთად, ხელს შეუწყობს აბასთუმნის, როგორც კურორტის როლის გაზრდას.

ბაღდათი-აბასთუმნის დამაკავშირებელი გზა წარმოადგენს იმერეთისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონების ერთადერთ, პირდაპირ დამაკავშირებელ გზას, რომელსაც სოციალური და სტრატეგიული მნიშვნელობა გააჩნია. გზა ამცირებს გადაადგილების დროს და მანძილს საქართველოს ცენტრალური ნაწილიდან თურქეთის ერთერთ საზღვრამდე და დაზოგავს დროს ქუთაისის აეროპორტიდან სამცხე-ჯავახეთის რეგიონამდე (აბასთუმნამდე) მისასვლელად, რაც თავისთავად ხელს უწყობს რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური და ტურისტული პოტენციალის განვითარებას. გარდა ამ სტრატეგიული სატრანსპორტო და სოციალური მნიშვნელობისა, 2008 წლის აგვისტოს ომის დროს, თბილისი-სენაკი-ლესელიძის ავტომაგისტრალზე შეწყვეტილი მოძრაობის გამო, აღნიშნული გზა ინტენსიურად იქნა გამოყენებული აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს დასაკავშირებლად. აღნიშნულიდან გამომდინარე, რეგიონებს შორის ამ დამაკავშირებელი სტრატეგიული მნიშვნელობის კორიდორის შენარჩუნება სახელმწიფოებრივი თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ასევე, კურორტ აბასთუმნის გენ-გეგმის რეკომენდაციების და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის სტრატეგიული განვითარების ხელშეწყობისთვის, მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება აბასთუმნის შემოსავლელი გზის პროექტის დამუშავების შესახებ.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია შემუშავებული ალტერნატივების შესახებ:

- ბაღდათი-ხაშური-აბასთუმნის მარშრუტი;
- ნულოვანი ალტერნატივა;
- ალტერნატივების ექვსი ახალი მიმართულება.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ალტერნატივების შეფასება, ამასთან დამატებით წარმოდგენილ ინფორმაციაში დეტალურადაა განხილული ბაღდათი-ხაშური-აბასთუმნის მარშრუტის და ბაღდათი-აბასთუმნის არსებული გზების შედარება. კერძოდ, სამხრეთ-ჩრდილოეთის მიმართულების დამაკავშირებელი ბაღდათი-ხაშური-აბასთუმნის მარშრუტის სიგრძიდან (ბაღდათი-აბასთუმნის გზაზე თითქმის ორჯერ გრძელია) გამომდინარე - მეტია გადაადგილების დრო, სატრანსპორტო საშუალებებიდან გამომდინარე ემისიები, ხმაური და ავარიების რისკი. ამასთან, მარშრუტის მიახლოებით 24კმ დაცული ტერიტორიების (ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის და ნემვის ალკვეთილის) საზღვრის გასწვრივ გადის. ნულოვან ალტერნატივასთან დაკავშირებით წარმოდგენილი დამატებითი ინფორმაციის თანახმად, არსებული გზის 5.4კმ უშუალოდ კურორტ აბასთუმნის ტერიტორიაზე გადის, სადაც გზის გაფართოების შესაძლებლობა შეზღუდულია. მონაკვეთი მჭიდრო დასახლებების საზღვრებშია და ვიწრო ხეობაში გადის. აღსანიშნავია, რომ აბასთუმანში რეგისტრირებულია კულტურული მემკვიდრეობის სააგენტოს ბაზაში შესული ძეგლები, მათ შორის 120 ძეგლის სტატუსის და ერთი (ხიდი

მდ. ოცხეზე) - ეროვნული კატეგორიის მქონე ობიექტია. მოსახლეობის სიმცირის გათვალისწინებით, მანქანების რაოდენობა აბასთუმანში 300 ერთეულს არ აღემატება. ზაფხულში მანქანების რიცხვი თითქმის ორმაგდება, რაც დასახლების საგზაო ინფრასტრუქტურისთვის მნიშვნელოვან დატვირთვას წარმოადგენს. ამჟამად გამჭოლი ნაკადი დასახლებაზე მაღალი არ არის, თუმცა ქუთაისი-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას გზის რეაბილიტაციის შემდეგ აბასთუმანზე სატრანზიტო ნაკადი გაიზრდება, რაც გაზრდის დასახლებაზე სატრანსპორტო მოძრაობით გამოწვეულ ზემოქმედებას (ხმაური, ემისიები). ტურიზმის განვითარების გეგმის გათვალისწინებით მომავალში ტურისტული ნაკადის ზრდის პირობებში, დატვირთვა კიდევ უფრო გაიზრდება. არსებული გზის პარამეტრებიდან გამომდინარე, ფეხით მოსიარულეთათვის უსაფრთხოების მინიმალური სტანდარტებიც კი დაცული არ არის. სატრანსპორტო ნაკადის ზრდა, გარდა გარემოზე ზემოქმედების ფაქტორებით გამოწვეული დისკომფორტისა, უსაფრთხოების პრობლემებთანაა დაკავშირებული. შესაბამისად, კურორტ აბასთუმნის განვითარების გეგმით გათვალისწინებული გამჭოლი მოძრაობის აკრძალვის შესახებ მიღებული გადაწყვეტილების გამო არაქმედების (ნულოვანი) ალტერნატივა არ განიხილება. რაც შეეხება ალტერნატიულ ვარიანტებს, აბასთუმნის შემოვლითი გზისთვის განხილულია 6 ალტერნატივა.

ალტერნატივა 1 - სიგრძე 26.4 კმ. იწყება ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 94+575 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203 მ. სიმაღლეზე, მიყვება მდ. კურცხანას ხეობას დაახლოებით 14.9 კმ-ზე. ალტერნატივა კვეთს მდ. ოცხეს და 49 ხევს. არსებულ გზას უერთდება ზღვის დონიდან 2259 მ სიმაღლეზე. **აღნიშნული გზის 8.84 კმ დაცული ტერიტორიის საზღვრებზე გადის.** სამინისტროში წარმოდგენილი დამატებითი ინფორმაციის თანახმად, გზა გადის ალპურ ზონაში, სადაც შურთხისთვის და როჭოსთვის მისაღები ჰაბიტატია. ამას ადასტურებს აღნიშნულ ზონაში შურთხის მონიტორინგის წერტილის (ტერიტორიული მამლების აღრიცხვის ლოკაცია) არსებობა და პროექტის ფარგლებში ჩატარებული საველე კვლევების შედეგებიც. კავკასიური როჭო ენდემურ სახეობას წარმოადგენს. მისთვის ხელსაყრელ ჰაბიტატს სუბ-ალპური და ალპური ზონები წარმოადგენს (ზღვის დონიდან 1500-3000 მ-მდე). გავრცელების ვიწრო არეალისა და ადგილსამყოფელის დეგრადაციის გამო იგი გადაშენების საფრთხის წინაშეა. შეტანილია საქართველოს წითელ ნუსხაში, ბუნების დაცვის მსოფლიო კავშირის (IUCN) წითელ ნუსხაში საფრთხესთან მიახლოებული (Near Threatened NT) სტატუსით და მისი გავრცელების ყველა ქვეყნის (აზერბაიჯანი, სომხეთი, თურქეთი, რუსეთი, ირანი) წითელ ნუსხაში. კასპიის შურთხი საქართველოში დაცულ სახეობას წარმოადგენს (კატეგორია მოწყვლადი/Vulnerable –VU) მცირე პოპულაციის გამო. ამ სახეობებს ახასიათებთ რუტინული სახის გადაადგილება, ისინი დიდ მანძილზე არ გადაადგილდებიან, ამიტომ ზემოქმედების/შემფოთებისადმი სენსიტიურნი არიან. ამასთან, ალპური ჰაბიტატები ზოგადად ხმელეთის ჰაბიტატების მხოლოდ 3% შეადგენს (საკმაოდ შეზღუდულია), აღნიშნულის და იმის გათვალისწინებით, რომ ალტერნატივის დიდი ნაწილი (11კმ) გადის ზღვის დონიდან 2000-2300 მ. ზევით, რაც არ იძლევა ზამთრის პერიოდში გზის ექსპლუატაციის საშუალებას, გარემოსდაცვითი და ტექნიკური თვალსაზრისით, **ალტერნატივა 1 დაწუნებულ იქნა.**

ალტერნატივა 2 - სიგრძე 6 კმ. გულისხმობს 6 კმ სიგრძის გვირაბის გაყვანას მდ. ოცხეს და კურცხანას შესართავიდან ჩრდილოეთი მიმართულებით არსებული გზის სერპანტინამდე. გვირაბი მთლიანად ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონაში გადის. მისი განხორციელების შემთხვევაში დაცულ ტერიტორიაზე ზემოქმედება, მიწისზედა მინიმალური ინფრასტრუქტურის (მხოლოდ პორტალები და მათთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა) საჭიროების გამო დადებით

ფაქტორად შეიძლება ჩაითვალოს, თუმცა ალტერნატივა გადის აბასთუმნის ტერიტორიაზე არსებული ჭაბურღილების მეორე სანიტარული დაცვის ზონის საზღვრებში, ჭაბურღილებიდან/წყაროდან 424-530 მ. მანძილით. „სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების ლიცენზიას დაქვემდებარებული მიწისქვეშა წყლის ობიექტების სანიტარული დაცვის ზონების განსაზღვრისა და დამტკიცების წესის თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის №161 დადგენილების მე-7 მუხლის შესაბამისად, მეორე – შეზღუდული რეჟიმის ზონა მოიცავს ტერიტორიას, რომელიც უშუალოდ ესაზღვრება პირველ (მკაცრი რეჟიმის) ზონას და სადაც ხდება ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების ჩადინება მიწისქვეშა წყლის ობიექტებისკენ/საბადოსკენ, აგრეთვე იმ ტერიტორიას, სადაც გაშენებულია საბადოს ათვისებისათვის განკუთვნილი ინფრასტრუქტურის შენობა-ნაგებობები ან დაგეგმილია მათი გაშენება. აღნიშნული დადგენილების მიხედვით, მიწისქვეშა წყლის ობიექტის/საბადოსთვის სანიტარული დაცვის მეორე – შეზღუდული რეჟიმის ზონაში, სხვა აკრძალვებთან ერთად დაუშვებელია ტერიტორიის ისეთი გამოყენება, რომელსაც შეუძლია გამოიწვიოს მიწისქვეშა წყლის ხარისხობრივი ან რაოდენობრივი გაუარესება; სარკინიგზო და მაგისტრალური საავტომობილო გზების გაყვანა (გარდა სოფლის გრუნტის გზებისა), მაგისტრალური ნავთობსადენის გაყვანა. შესაბამისად, მიწისქვეშა წყლის რესურსებზე ზემოქმედების მაღალი რისკის გამო, **ალტერნატივა 2 ამოღებული იქნა შემდგომი განხილვიდან.**

ალტერნატივა 3 - სიგრძე 19,9 კმ. იწყება ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 95 კმ-დან და უერთდება არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე. გზა კვეთს ყანობის ქედს - აბასთუმნის ობსერვატორიის ტერიტორიას 80-90 მ სიღრმეზე, 400 მეტრიანი გვირაბით. ალტერნატივა გადის ტყით მჭიდროდ დაფარულ ტერიტორიაზე, კვეთს ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების, ვიზიტორთა და ბუნების მართვადი დაცვის ზონებს. შესაბამისად, აღნიშნული გარემოებების გამო, ასევე ობსერვატორიასთან სიახლოვის გათვალისწინებით, ჩატარებული კონსულტაციების შემდეგ **ალტერნატივა 3 დაწუნებული იქნა და აღარ განიხილება.**

ალტერნატივა 4 - სიგრძე 22,7 კმ. იწყება ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 95 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203 მ სიმაღლეზე. ტრასა მიუყვება მდ. კურცხანას ხეობის მარცხენა ფერდობს (გრძივი ქანობი 2.5-3.2%), კვეთს ქედს და კვ131+50-ზე აღწევს ყველაზე მაღალ ნიშნულს 1831 მ-ს. შემდეგ ტრასა ეშვება დაბლა, კვლავ იწყებს ზევით სვლას და უერთდება არსებულ საავტომობილო გზას, 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744 მ სიმაღლეზე. ტრასა გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში სადაც, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხეები. ტრასის მთელ სიგრძეზე იდენტიფიცირებული იქნა 146 მოხვევის კუთხე. ალტერნატივა კვეთს 88 სხვადასხვა ზომის ხევს, გადის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების, ვიზიტორთა და ბუნების მართვადი დაცვის ზონებში. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დამატებით წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, ტერიტორიის საზღვრებში ხვდება გზის საერთო სიგრძის 61%. ზურმუხტის ქსელის საიტის და ეროვნული პარკის ტერიტორიის გადაკვეთის უბნის სიგრძე 13.9კმ შეადგენს. ამასთან, ალტერნატივის 78% მდებარეობს ფრინველებისთვის სპეციალური დაცული ტერიტორიის და ფრინველთათვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიის (SPA 13/IBA GE015) საზღვრებში. როგორც აღნიშნულია, ალტერნატივა 4-ის სიგრძე პრაქტიკულად არ განსხვავდება ალტერნატივა 5-გან. ზემოქმედების თვალსაზრისით ამ ალტერნატივებს შორის დიდი განსხვავება არ არის. თუმცა, იმის გათვალისწინებით, რომ ამ შემთხვევაში მიწის სამუშაოების მოცულობა ნაკლებია ალტერნატივა 5-თან შედარებით მას მცირე

უპირატესობა გააჩნია. **ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ალტერნატივა 4 დაექვემდებარა შემდგომ შეფასებას.**

ალტერნატივა 5 - სიგრძე 23 კმ. იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 95 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203 მ. სიმაღლეზე, მიყვება მდ. კურცხანას ხეობის მარცხენა ფერდობს, კვეთს ყანობის ქედს პკ 88+00-ზე ზღვის დონიდან 1670 მ სიმაღლეზე. შემდეგ ტრასა ეშვება დაბლა, კვლავ იწყებს აღმა სვლას, გადადის მთაზე, კვლავ ეშვება დაბლა და კვლავ ზევით სვლით უერთდება ზემოაღნიშნულ საავტომობილო გზას. გზა შესაბამისად გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში სადაც, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხევები. ტრასა პკ0+00-დან- პკ88+00-მდე და პკ191+00-დან პკ227+06-მდე ემთხვევა მეოთხე ალტერნატიული ვარიანტის მიმართულებას. ამ ალტერნატივის შემთხვევაში, მთელ სიგრძეზე იდენტიფიცირებულია 158 მოხვევის კუთხე. ალტერნატივა კვეთს მდინარე ოცხეს და 77 ხევს. გადის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების, ვიზიტორთა და ბუნების მართვადი დაცვის ზონებზე. **დაცული ტერიტორიის საზღვრებში ხვდება გზის საერთო სიგრძის 62%.** ზურმუხტის ქსელის საიტის და პარკის ტერიტორიის გადამკვეთი უბნის სიგრძე 14.2 კმ-ს შეადგენს. ამასთან, ალტერნატივის 79% მდებარეობს ფრინველებისთვის სპეციალური დაცული ტერიტორიის და ფრინველთათვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიის (SPA 13/IBA GE015) საზღვრებში. **ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე ალტერნატივა 5 დაექვემდებარა შემდგომ შეფასებას.**

ალტერნატივა 6 - სიგრძე 16კმ. (15,944 კმ) იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 94+575 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203 მ. სიმაღლეზე. პკ0+00-დან-პკ31+50-მდე მარშრუტი გადის მდ. კურცხანას ხეობაში და მიუყვება მდინარის მარცხენა ნაპირს (გრძივი ქანობი 2.5-3.2% -მდე), პკ 31+50 -დან გზა შორდება მდინარე კურცხანას ხეობას, კვეთს ყანობის ქედს (ყანობის ქედზე მდებარეობს აბასთუმნის ასტროფიზიკური ობსერვატორია გზის მარჯვენა მხარეს), სადაც გათვალისწინებულია გვირაბის მოწყობა, გვირაბის სამხრეთ პორტალი განლაგებულია ზღვის დონიდან 1564მ-ზე, ხოლო ჩრდილოეთ პორტალი 1568 მ ნიშნულზე. გვირაბის სიგრძეა 370 მ, გვირაბის ჩრდილოეთ პორტალიდან ტრასა განაგრძობს დაღმა სვლას პკ95+20-მდე, შემდეგ ტრასა კვლავ იწყებს აღმა სვლას პკ93+20-მდე. პკ93+20-დან ეშვება დაბლა პკ100+10-მდე, შემდეგ კვლავ ტრასა აღმა სვლით მიდის პკ124+000-მდე და აღწევს 1632მ ნიშნულს, შემდეგ დაღმა სვლით ხდება ტრასის განვითარება, ჩადის ხეობაში 1512 მ-მდე, ხოლო პკ164+20-დან ტრასის განვითარება ხდება ზევით სვლით და უერთდება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი - ბენარას არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744 მ სიმაღლეზე პკ199+09.5-ზე. გზა გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში, სადაც არის ძლიერ დანაწევრებული ციცაბო ფერდობები, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხევები. ტრასის მთელ სიგრძეზე იდენტიფიცირებულია 141 ჰორიზონტალური მოხვევის კუთხე. მაქსიმალური გრძივი ქანობი მიღებულია 8%. როგორც გზის ანგარიშშია აღნიშნული, ალტერნატივა 6 წარმოადგენს ალტერნატივა 3-ის მოდიფიცირებულ ვარიანტს. ალტერნატივა კვეთს მდინარე ოცხეს და 72 ხევს. გადის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონებზე. დაცული ტერიტორიის საზღვრებში ხვდება გზის საერთო სიგრძის 59%. ზურმუხტის ქსელის საიტის და ეროვნული პარკის გადაკვეთის სიგრძე 9.2კმ (9,119 კმ) შეადგენს. ამასთანავე, ალტერნატივის 75% მდებარეობს ფრინველებისთვის სპეციალური დაცული ტერიტორიის და ფრინველთათვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიის (SPA 13/IBA GE015) საზღვრებში.

გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, ალტერნატივების შეჯერების საფუძველზე, საბოლოოდ განხილულ იქნა სამი ალტერნატივა (ალტერნატივა 4, 5 და 6).

ალტერნატივა 6, სხვა განხილულ ვარიანტებთან შედარებით გარკვეული უპირატესობით ხასიათდება. კერძოდ, მისი სიგრძე (**15,944კმ**) ნაკლებია ალტერნატივა 4 (**22,7 კმ.**) და ალტერნატივა 5-თან შედარებით (23 კმ), რაც მცენარეულ საფარზე და ზოგადად გარემოზე ნაკლები ზემოქმედების/ცხოველთა სამყაროს ნაკლები შეშფოთების ვარაუდის საფუძველს წარმოადგენს. ალტერნატივა 6-ის შედარება ალტერნატივებთან 4 და 5 და მათი დახასიათება გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ცხრილის სახით, ხოლო დამატებით ინფორმაციაში მოცემულია ალტერნატივების შედარების ანალიზი. წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად ალტერნატივები 4 და 5 აკმაყოფილებენ მინიმალურ საპროექტო მოთხოვნებს, თუმცა ალტერნატივა 6-თან შედარებით გრძელია და ხელოვნური ნაგებობების მეტი რაოდენობაა საჭირო, შესაბამისად უფრო მაღალია სამშენებლო სამუშაოების/ზემოქმედების ხანგრძლივობა, რაც გარემოზე მეტ ზემოქმედებას გულისხმობს. ალტერნატივების სიგრძიდან გამომდინარე, ალტერნატივების (4 და 5) შემთხვევაში მოსაჭრელი მცენარეული საფარის მოცულობა ფართობიდან გამომდინარე მეტია, ამგვარად მეტია ცხოველთა სამყაროზე ზემოქმედების ალბათობა და ხარისხი. ექსპლუატაციის ეტაპზე, სხვა ალტერნატივებთან შედარებით ალტერნატივა 6-ის სიგრძიდან გამომდინარე სატრანსპორტო ნაკადით ნაკლები ზემოქმედებაა მოსალოდნელი. პროექტით გათვალისწინებულია 42 გასასვლელის და ხუთი ხიდის მოწყობა (მათგან 2 დაცულ ტერიტორიაზე).

ალტერნატივა 6-ის კიდევ ერთ უპირატესობას, დანარჩენ 2 მიმართულებასთან შედარებით, დაცულ ტერიტორიაზე გამავალი მონაკვეთის ნაკლები სიგრძე წარმოადგენს. ალტერნატივები (4 და 5) ზურმუხტის ქსელს და დაცულ ტერიტორიებს კვეთენ დაახლოებით 14 კმ-ზე, როდესაც ალტერნატივა 6 გადის 9.2 კმ-ზე (9,119 კმ). ალტერნატივა 4-ის დამატებითი ნაკლი, ჰიფსომეტრულად მაღალ ნიშნულზე მდებარეობაა, სადაც გზის ოპერირებისას მომსახურება რთულია. ამ ალტერნატივის უარყოფით მხარედ ალპური ზონის ჰაბიტატზე და დაცულ ფრინველთა სახეობებზე ზემოქმედება შეიძლება ჩაითვალოს.

შესაბამისად, წარმოდგენილი შეფასებების მიხედვით, ალტერნატივა 6 გარემოზე ზემოქმედების, ეკონომიკური და ტექნიკური უპირატესობის გათვალისწინებით პრიორიტეტულ ვარიანტად იქნა მიჩნეული. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ალტერნატივების შედარებისას მათ შორის გამოყენებული იქნა მულტიკრიტერიული ანალიზი 4 კრიტერიუმის გათვალისწინებით, მაქსიმალურ ქულათა მიხედვით გამოიკვეთა ალტერნატივა 6-ის უპირატესობა და შესაბამისად, შერჩეულ იქნა ალტერნატივა 6.

რაც შეეხება გზის საფარს, განხილული იქნა სხვადასხვა ალტერნატიული ვარიანტები და ალტერნატიული საფარის ტიპების დადებითი და უარყოფითი მხარეების შედარების შედეგად, გარემოს პირობების და საპროგნოზო სატრანსპორტო ნაკადების გათვალისწინებით უპირატესობა დრეკად, ასფალტბეტონის საფარს მიენიჭა.

საპროექტო გზის მონაკვეთი დაყოფილია სამ ლოტად:

ლოტი 1. კმ 0+00 - კმ 7+075

ლოტი 2. კმ 7+076 - კმ 11+610

ლოტი 3. კმ 11+611 - კმ 15+944

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით პირველი ლოტის მონაკვეთის სიგრძე 7კმ-ია (7,075 კმ), რომელიც იწყება ქუთაისი-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 94+575 კმ-დან და მიუყვება მდ. კურცხანას მარცხენა ნაპირს. გვირაბის პორტალების დაშორება ობსერვატორიის ტერიტორიიდან შეადგენს 195 და 266 მეტრს. მდ. კურცხანას გასწვრივ დაგეგმილია 1202 მ-ზე მიწის ვაკისის გამაგრება ქვყრილით, ასევე ნაპირდამცავი საყრდენი კედლების მოწყობა, საერთო სიგრძით 586 მ, ხოლო გრუნტის მოცულობა შეადგენს 680 000 მ³-ს. აღნიშნულ მონაკვეთზე დაგეგმილია 370 მ სიგრძის გვირაბის და 3 ხიდის მოწყობა. ერთი ხიდი (პკ0+38-ზე) მდინარე ოცხეზე და ორი ხიდი (პკ40+95 და პკ46+47) მშრალ ხევზე. აღნიშნულ მონაკვეთზე - ტრასის დასაწყისში არსებული გზის მიერთებაზე საჭირო იქნება 64 მ სიგრძის 0.4 კვ. ელ. გადამცემი ხაზის და 130 მ-იანი სილქნეტის ო/ზ კაბელის გადატანა, ასევე მდ. კურცხანას ხეობაში არსებული სასმელი წყლის ლითონის მიღების შეცვლა და გადატანა. პირველი ლოტის ძირითადი ნაწილი მდებარეობს დაცული ტერიტორიების და ზურმუხტის ქსელის საიტის საზღვრებს გარეთ. აღნიშნული ლოტის 250 მ სიგრძის მონაკვეთი გაივლის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე და ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებულ საიტზე, აქედან 170მ გვირაბია.

საპროექტო გზის მეორე ლოტის მონაკვეთის სიგრძე 4.535კმ-ია, იწყება პირველი ლოტით განსაზღვრული მონაკვეთის ბოლოდან (პკ 70+75) და მთავრდება მესამე ლოტით განსაზღვრული მონაკვეთის დასაწყისთან (პკ 116+10). კვეთს რამდენიმე ხევს. პროექტის მიხედვით სულ დაახლოებით 42 ყრილის და 47 ჭრილის მოწყობაა დაგეგმილი. ჯამური მოცულობებია: ყრილი 38603 მ³, ჭრილი 512811 მ³, კიუვეტები - 328 მ³, მისაყრელი გვერდულები - 2793.1 მ³. გრუნტის მოცულობა შეადგენს 511,080 მ³-ს. მასალის გამოყენება შესაძლებელი იქნება კედლისა და მიღების უკუმეცხების სამუშაოებისას და მშენებლობის პროცესში. მეორე ლოტი არ კვეთს რაიმე სახის კომუნიკაციებს. ლოტი 2-ის ფარგლებში დაგეგმილია ობსერვატორიასთან მისასვლელი 1 კმ სიგრძის საავტომობილო გზის მოწყობა. მთლიანად, საპროექტო ტრასის ფარგლებში იკვეთება სამი წყალუხვი ღელე, საერთო დასახელებით “მესხეთის ხევი” და მრავალი მშრალი ხევი, რომლებზეც დაგეგმილია სხვადასხვა კვეთის რკინაბეტონის მიღების და ერთ შემთხვევაში (პკ 85+92) რკინაბეტონის ხიდის მოწყობა. ამასთან, რთული რელიეფური პირობებიდან გამომდინარე, საჭიროა ქვედა საყრდენი კედლების მოწყობა. მეორე ლოტის ფარგლებში დაგეგმილია: რკინაბეტონის ხიდი მესხეთის ხევიზე – L-12 მ – 1 ცალი; რკინაბეტონის მართკუთხა სხვადასხვა კვეთის მიღები; რკინაბეტონის ქვედა საყრდენი კედლები - 196 გრძ.მ. რკინაბეტონის მართკუთხა სხვადასხვა კვეთის მიღების მოწყობა დაგეგმილია ასევე ობსერვატორიასთან მისასვლელ საავტომობილო გზაზე. ლოტი 2 სრულად (4.535კმ) მდებარეობს ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკისა და ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებული საიტის საზღვრებში.

მესამე ლოტის სიგრძე 4.3 კმ-ია (4.334 კმ). მონაკვეთი იწყება მეორე ლოტის ჩრდილოეთ ბოლოდან საპროექტო კმ 11+610-ზე და მთავრდება შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ქუთაისი-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 86-ე კილომეტრზე (საპროექტო კმ 15+944 ნიშნულზე). ანგარიშის მიხედვით ამ მონაკვეთზე დაგეგმილია 2,854 მ ჭრილების, 189მ ყრილების, 1,189 ნახევარ ჭრილის - ნახევარ ყრილის მოწყობა. საპროექტო გზის მონაკვეთი გადის მესხეთის ქედის სამხრეთ –აღმოსავლეთ ფერდობებზე, რთულ ფიზიკურ და გეოგრაფიულ პირობებში, ციცაბო ძნელადმისადგომ რელიეფზე, რომელიც ძლიერ დანაწევრებულია მრავალრიცხოვანი პატარა მდინარეებისა და ხევების ღრმა დახრამული ხეობებით. ფერდობები მდგრადია და დაფარულია ხშირი წიწვოვანი (ნაძვი და ფიჭვი) ტყით. ფერდობები ძირითადად აგებულია კლდოვანი, სუსტად და საშუალოდ გამოფიტული ქანებისაგან. საპროექტო გზა გადის ძლიერად

დამრეც და ციცაბო ფერდობებზე. მესამე ლოტზე, ფუჭი ქანების მოცულობა 595,978 მ³-ია. პროექტი ითვალისწინებს არსებული მოჭრილი ქანების გამოყენებას ყრილში და ხელოვნური ნაგებობების უკუშევსებას, რომლის საერთო მოცულობაა 133,968 მ³. აღნიშნულ მონაკვეთზე დაგეგმილია ერთი 101 მ სიგრძის ხიდის მშენებლობა. ხიდი აღჭურვილი იქნება წყალარინების სისტემით და გამწმენდი ნაგებობით, მესამე ლოტის საპროექტო დერეფანში კომუნიკაციები არ მდებარეობს. მესამე ლოტი მთლიანად მდებარეობს ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე და ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებული საიტის საზღვრებში.

აბასთუმნის შემოსავლელი გზის პროექტით დაგეგმილია სხვადასხვა ტიპის ხიდების მშენებლობა, ასევე გვირაბის მოწყობა შესაბამისი სტანდარტებით. ზედაპირული ჩამონადენის ასარინებლად, დაგეგმილია გრძივი და განივი სადრენაჟო სისტემების მოწყობა, ჰიდროლოგიური და ჰიდრაულიკური პირობების გათვალისწინებით. ასევე მოეწყობა სხვადასხვა კონსტრუქციის და ტიპის ნაპირდამცავი და ყრილის დამჭერი საყრდენი ნაგებობები.

გზის საპროექტო და ტექნიკური პარამეტრები, გზის გეომეტრიული პარამეტრები, განივი კვეთის პარამეტრი განსაზღვრულია საპროექტო სტანდარტების შესაბამისად, რაც ცხრილის სახითაა წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშში. საპროექტო მონაკვეთის რელიეფის სირთულიდან გამომდინარე, საანგარიშო სიჩქარე მიღებულია 40 კმ/სთ ფარგლებში. გზის განივი კვეთის პარამეტრებია: მიწის ვაკის სიგანე 9.0 მ; სავალი ნაწილის სიგანე 6.0მ; სავალი ზოლის სიგანე 3.0მ; გამაგრებული ზოლის სიგანე 0.5მ; სამომრათო ზოლების რაოდენობა 2; გვერდულის სიგანე 1.0მ; გზისპირის სიგანე 0.5მ. აბასთუმნის ობსერვატორიასთან მისასვლელი გზის მონაკვეთის (1კმ) სიგანე გვერდულების ჩათვლით 8 მ-ს შეადგენს. დაგეგმილია ერთხოლიანი სავალი ნაწილის მოწყობა. სავალი ნაწილის სიგანე - 6მ.

საპროექტო გზა უზრუნველყოფილი იქნება დრენაჟის სისტემით. გზის გაყოლებაზე განათების მოწყობა ნავარაუდები არ არის. დროებითი მისასვლელი მოხრეშილი გზების მოწყობა საჭირო იქნება საპროექტო ხიდებთან, რომელთა საერთო სიგრძე შეადგენს 390 მეტრს, სიგანე 4-4.5 მეტრს. მშენებლობისთვის გამოყენებული იქნება არსებული სატყეო გზები, რომლების სიგანეა 3-3.5 მ.

საპროექტო ტრასის მიერთებაზე არსებულ ქუთაისი-(საღორია) - ბაღდათი - აბასთუმანი - ბენარას საავტომობილო გზასთან პროექტით გათვალისწინებულია ერთდონიანი სატრანსპორტო კვანძის მოწყობა წრიული მოძრაობით. გზმ-ის ანგარიშით ასევე გათვალისწინებულია სატრანსპორტო კვანძის მოწყობა ლოტი 1-ის დასაწყისში, ასევე ლოტი 2-ზე (პკ 72+60-ზე) ობსერვატორიასთან მისასვლელი გზისთვის (მიერთება მარჯვენა). საავტომობილო გზა გადის დაუსახლებელ ტერიტორიაზე, შესაბამისად ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების მოწყობა დაგეგმილი არ არის.

გზმ-ის ანგარიშით გათვალისწინებულია ხუთი ხიდის მშენებლობა. მათგან სამი - ლოტი 1-ზე, ერთი - ლოტი 2-ზე და 1 ლოტი 3-ზე.

ხიდი №1 მდ.აბასთუმანზე (მდ. ოცხე) (პკ 0+38.00, ლოტი 1-ს მონაკვეთი) წარმოადგენს ერთმალიან სქემას 1x15.0 მ, **ხიდის სიგრძე შეადგენს 17.41 მ-ს**, გაბარიტი 10.0+2x1.25.

ხიდი №2 მშრალ ხევზე (პკ 40+95.00, ლოტი 1-ს მონაკვეთი) წარმოადგენს ოთხმალიან სქემას 4 x15.0 მ, **ხიდის სიგრძე შეადგენს L=67.50 მ**, გაბარიტი 10.0+2 x1.25.

ხიდი №3 მშრალ ხევზე (პკ 46+47.378, ლოტი 1-ის მონაკვეთი) წარმოადგენს სამმალიან სქემას 3x12.715÷15.0 მ, **ხიდის სიგრძე შეადგენს L=49.6 მ**, გაბარიტი 10.0+2 x1.25.

ხიდი №4 მესხეთის ხევზე (პკ 85+92-ზე, ლოტი 2-ის მონაკვეთი) წარმოადგენს ერთმალაიანი ჩარჩოვანი სისტემის კონსტრუქციას. **ხიდის სიგრძე შეადგენს 13.4 მეტრს**, გაბარიტი 2x4.2+2x1.25.

ხიდი №5 (პკ 147+21, ლოტი 3-ის მონაკვეთი). საპროექტო სახიდე გადასასვლელი შვიდმალაიანია, ჩრილკოჭოვანი, სქემით 7x14.21მ; ხიდის გაბარიტია 10.0+2x1.25მ, სიგანე 13.65მ. **მთლიანი სიგრძე 101 მ.** აქვს ორი სანაპირო და ექვსი შუალედური ბურჯი.

როგორც უკვე აღინიშნა ლოტი 1-ზე გათვალისწინებულია გვირაბის მოწყობა, გვირაბის სიგრძე შეადგენს 370 მ-ს. გვირაბის გაბარიტად მიღებულია 8.5 მეტრი ჰორიზონტალური მრუდიდან გამოწვეული გაგანიერებების გათვალისწინებით, ხოლო ვერტიკალური გაბარიტი 5.0 მ. ასევე გათვალისწინებულია გვირაბის ორივე მხარეს ტროტუარების მოწყობა სიგანით 1.0 მ; ტროტუარების ქვეშ საკომუნიკაციო არხების მოწყობა; ტროტუარებთან სადრენაჟო სისტემების მოწყობა; გვირაბის განათების მოწყობა; რკინაბეტონის კონსტრუქციის პორტალების მოწყობა. წყლების მოსამორებლად გვირაბის მთელ სიგრძეზე სავალი ნაწილის კიდეა და ტროტუარის ზღუდარს შორის გათვალისწინებულია დიობის მოწყობა, რომლის მეშვეობითაც წყლები ჩაედინება სადრენაჟო არხში და შემდეგ გვირაბის პორტალებთან დაგეგმილ წყალგამტარ მილში.

პროექტით გათვალისწინებულია კოლექტორული სისტემის მოწყობა, კერძოდ დაგეგმილია გრძივი და განივი დრენაჟის სისტემების მოწყობა. ჰიდროლოგიური და ჰიდრაულიკური პირობებიდან გამომდინარე, სულ გზის გაყოლებაზე მოეწყობა სხვადასხვა კვეთის 42 რკინაბეტონის მართკუთხა წყალსატარი მილი/გასასვლელი.

საპროექტო გზის დასაწყისში, მდ. კურცხანას კალაპოტის მიმდებარედ, გათვალისწინებულია ყრილის დამჭერი და ნაპირსამაგრი რკინაბეტონის საყრდენი კედლების მოწყობა (საერთო სიგრძით 1020 მ), რომლის საძირკვლად გამოყენებულია რკინაბეტონის ნაბურღ-ნატენი ხიმინჯები $d=0.8$ მ. კედლის ტანის სიმაღლე იცვლება 3.5 დან 5.0 მ-მდე. იმ ადგილებში, სადაც მოსალოდნელია საპროექტო მიწის ვაკისის ყრილის წარეცხვა ეწყობა დამცავი ქვაყრილები ლოდებისაგან. საყრდენი კედლების მოწყობა ასევე გათვალისწინებულია პკ 0+38.0 მდინარე აბასთუმნისწყლის (მდ. ოცხეს) ხიდის ბურჯების გაგრძელებაზე ოთხივე მხარეს. დაპროექტებისას გათვალისწინებული იქნება ჰიდროლოგიური პირობები. რკინაბეტონის საყრდენი კედლები დაპროექტდება შესაბამისი გეოტექნიკური კომპიუტერული პროგრამის გამოყენებით. ნაპირსამაგრი კონსტრუქციების მოწყობა მოხდება მხოლოდ ლოტი 1-ის მონაკვეთზე, სადაც გზა მდინარის გასწვრივ გაივლის.

გზმ-ის ანგარიშში განხილულია წინასამშენებლო მობილიზაციისა და მშენებლობის ეტაპი, რომლის შესრულებაც დაგეგმილია შემდეგი თანმიმდევრობით: მიწის სამუშაოები, ვაკისის მოწყობა და გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით; ხელოვნური ნაგებობების, მილების და რკინაბეტონის საყრდენი და სარეგულაციო კედლების მოწყობა, გვირაბის გაყვანა, გვირაბის მოპირკეთების და ჰიდროიზოლაციის სამუშაოები, სახიდე გადასასვლელის, გადასასვლელი ფილების და ლითონის თვალამრიდის მოწყობა, საგზაო სამოსის მოწყობა, საგზაო ნიშნების მოწყობა და გზის მონიშვნა, ლანდშაფტთან ჰარმონიზაცია - დროებით დარღვეული ტერიტორიების რეკულტივაცია. სამუშაოები განისაზღვრება ყოველი კონკრეტული უბნისთვის რისკის შეფასების/მართვის დოკუმენტის შესაბამისად.

როგორც გზმ-ის ანგარიშშია აღნიშნული, მიწის დროებით სარგებლობაში აღების ან შექმნის/კომპენსაციის საკითხი დაზუსტდება ამ ტერიტორიების განსაზღვრის შემდეგ. სამშენებლო სამუშაოები გაგრძელდება დაახლოებით 2 წელი. მშენებლობის ეტაპზე

დასაქმებულთა ჯამური რაოდენობა (სამივე ლოტი) დაახლოებით 150-200 ადამიანს შეადგენს.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ბანაკის და დამხმარე ტერიტორიების შერჩევასა გათვალისწინებული იქნება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში განსაზღვრული რეკომენდაციები და შეზღუდვები. მათ შორის: ბანაკის მოწყობა სამშენებლო უბნების სიახლოვეს, ადვილად მისადგომ, მცენარეული საფარის თვალსაზრისით და ცხოველთა სამყაროსთვის ნაკლებად ღირებულ ტერიტორიაზე, სენსიტიური უბნებიდან (მაგ. მდინარის კალაპოტი, ისტორიული ძეგლები, სასწავლო და/ან სამედიცინო დაწესებულება, შესაძლო არქეოლოგიური საიტები, სხვ) მოშორებით. ბანაკი არ განთავსდება დაცული ტერიტორიის საზღვრებში ან მის უშუალო სიახლოვეს. სავარაუდო ტერიტორია გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია სქემატურ ნახაზზე. სამშენებლო ბანაკის განთავსების შესაძლო ადგილად განსაზღვრულია ადიგენის მუნიციპალიტეტის დაბა აბასთუმანში 9184მ² ფართობის არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთი (სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთის ნაწილზე ს.კ. 61.12.22.410). აღნიშნული ტერიტორიის საზღვრიდან უახლოესი შენობა-ნაგებობა დაცილებულია დაახლოებით 70 მეტრით. სამუშაოს დაწყებამდე მიწის ნაყოფიერი ფენა (დაახლოებით 750-1250 მ³) უნდა მოიხსნას და დროებით დასაწყობდეს ბანაკის ტერიტორიაზე.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით სამინისტროსთან შეთანხმებული იქნება რეკულტივაციის გეგმა. ტერიტორიის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით გეგმა მომზადდება დაცული ტერიტორიის ადმინისტრაციის და ბიომრავალფეროვნების სპეციალისტების ჩართულობით.

სანაყაროსთვის გათვალისწინებული სავარაუდო ტერიტორია გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია სქემატურ ნახაზზე, რომელიც მდებარეობს ადიგენის მუნიციპალიტეტის სოფ. აბასთუმანში, ტერიტორიის ფართობია 25548მ², რომელიც ხვდება შემდეგ მიწის ნაკვეთებზე: ს.კ. 61.12.22.408; 61.12.22.409; 61.12.22.460 (სახელმწიფო საკუთრება). ტერიტორიის საზღვრიდან უახლოესი საცხოვრებელი სახლი დაცილებულია დაახლოებით 95 მეტრით.

საპროექტო გზის (ლოტი 1 და ლოტი 2) საკვლევი არელების მონაკვეთები და სამშენებლო ბანაკისა და სანაყაროს ტერიტორიები გარკვეულწილად ექცევა კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების ინდივიდუალური დამცავი ზონების ვიზუალური დაცვის არელებში.

გზის ლოტი 2 და ლოტი 3-ის ფართობები „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 4 აგვისტოს №299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით, არ მდებარეობენ სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ ტყის ფონდში. ასევე, სამშენებლო ბანაკისა და სანაყაროსათვის განსაზღვრული მთლიანი ფართობი არ წარმოადგენს სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ ტყის ფონდს, ხოლო ლოტი 1-ის მთლიანი ფართობიდან (169 994 კვ.მ) სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებული ტყის ფონდში მდებარეობს 161 471 კვ.მ კერძოდ, ადიგენის სატყეო უბნის კურცხანის სატყეოში, კვარტალი N21,22,23.

ეროვნული ტყის ფონდის ტერიტორიაზე საქმიანობა და აღნიშნული ტერიტორიების გამოყენება განხორციელდება კანონმდებლობის შესაბამისად.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო ტერიტორიის ფონური მდგომარეობა: კლიმატი, ჰაერის ხარისხი, გეოლოგიური აგებულება, ჰიდროლოგია, ნიადაგი, საპროექტო დერეფნის მცენარეული საფარის და ფაუნის კვლევა. ასევე მოცემულია ჰიდროგეოლოგიური და საინჟინრო-გეოლოგიური ანგარიში.

აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისათვის საჭირო ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადებისათვის ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა, რომელიც წარმოდგენილია გზშ-ის ანგარიშში. დეტალური საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის ანგარიში შესაბამისი ნახაზებითა და ლაბორატორიული კვლევის შედეგებით, საპროექტო გზის სამივე ლოტის მიხედვით წარმოდგენილია გზშ-ის ანგარიშის დანართის სახით. საპროექტო გზის საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების აღწერა წარმოდგენილია კილომეტრ ნიშნულების მიხედვით. მოცემულია საპროექტო გზის გასწვრივ გავრცელებული გრუნტების დახასიათება.

ანგარიშის თანახმად, გაიზურდა მექანიკური სვეტური ბურღვით 30 და ხელბურღვით 5.40 გრძივი მეტრი ჭაბურღილი, ადებულ იქნა დაუშლელი სტრუქტურის გრუნტის 5 ნიმუში, დაშლილი სტრუქტურის გრუნტის 5 ნიმუში და გრუნტის წყლის 2 სინჯი. აგრეთვე ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური აგეგმვა 70 ჰა-ზე, გეოფიზიკური გამოკვლევა ვერტიკალური ელექტროზონდირების მეთოდით 20 წერტილში და ნაპრალოვანი აგეგმვა სხვადასხვა ლითოლოგიური შემადგენლობის შრეების 7 წერტილში. ადგილმდებარეობის ვიზუალური დათვალიერების, ჭაბურღილების ბურღვის, გრუნტების ლაბორატორიული გამოკვლევების შედეგების და საფონდო მასალების კამერალური დამუშავების მონაცემების საფუძველზე შედგენილია: პირობითი ნიშნები; ჭაბურღილების ლითოლოგიური ჭრილები; თიხური გრუნტის ლაბორატორიული გამოკვლევების შედეგების ცხრილები; კლდოვანი ქანის სიმტკიცის მაჩვენებლები; გრუნტის გრანულომეტრიული შემადგენლობის ცხრილი; გრუნტების ფიზიკურ-მექანიკური თვისებების მახასიათებლების საანგარიშო მნიშვნელობების ცხრილი; გრუნტის წყლების ქიმიური შემადგენლობა და აგრესიულობა; გეოფიზიკური გამოკვლევის შედეგები; გეოლოგიური და ნაპრალოვანი აგეგმვის შედეგები; რაიონის გეოლოგიური და საინჟინრო-გეოლოგიური რუკა; გრძივი გეოლოგიური ჭრილები და შესაბამისი ფოტოსურათები.

დაფიქსირებულია ერთი მეწყერი, რომელიც მდებარეობს სოფ. აბასთუმანის ჩრდილო-დასავლეთით. მეწყრული სხეულის სიგრძე 300 მ-ია, საშუალო სიგანე 160მ. მისი ფართობია 2.9 ჰექტარი. ამჟამად ის დროებით სტაბილურობის ფაზაშია. მეწყერი არ ექცევა პროექტის ზემოქმედების ზონაში. როგორც ანგარიშშია აღნიშნული, საპროექტო ჯგუფის მიერ ჩატარებული კვლევების შედეგად პროექტის დერეფანში გამოვლენილია გვერდითი ეროზიის და ქვათაცვენის უბნები, რისთვისაც განსაზღვრულია დამცავი ღონისძიებები. საპროექტო გზის ფარგლებში ჩატარებული გეოლოგიური, გეოფიზიკური და ლაბორატორიული გამოკვლევების მონაცემების საფუძველზე გამოიყო 9 საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე), რომელიც დეტალურად აღწერილია ანგარიშში.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია მინერალური წყლის საბადოს შესახებ, კერძოდ, აბასთუმნის თერმული მინერალური წყლების საბადოზე მინერალური წყლების ბუნებრივი წყაროები განთავსებულია ტექტონიკური რღვევის გავრცელების ზონაში და მის ჩრდილოეთით. რაც შეეხება შემოვლითი გზის ტრასის ზონა განთავსებულია საბადოს წყლების გამოსავლებიდან დასავლეთით 1-2 კმ-ის დაშორებით. საირმის მინერალური წყლის საბადო მდებარეობს საპროექტო უბნის ჩრდილოეთით, მიახლოებით 12 კმ-ის დაშორებით.

ანგარიშში წარმოდგენილია მდინარე აბასთუმნისწყლის (ოცხე) ჰიდროლოგიური დახასიათება. მდინარეების (აბასთუმნისწყალი (ოცხე) და კურცხანა) და აბასთუმნის შემოსავლელი გზის გადამკვეთი ხეობის წყლის მაქსიმალური ხარჯები საპროექტო კვებებში, დადგენილია ანალოგის მეთოდით და წარმოდგენილია 100 წლიანი, 50 წლიანი, 20 წლიანი და 10 წლიანი განმეორებადობის წყლის მაქსიმალური ხარჯების სიდიდეები. ანგარიშში წარმოდგენილია ასევე მდ. აბასთუმნისწყლის (ოცხე) მაქსიმალური დონეები და მდ. კურცხანას მაქსიმალური ხარჯების შესაბამისი დონეები ნაპირგამაგრების უბანზე, კალაპოტის ზოგადი წარეცხვის სიღრმე. წარმოდგენილი ინფორმაციით მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე, ზედაპირული წყლის ობიექტების რაოდენობრივ მახასიათებლებზე მნიშვნელოვანი გავლენა არ ექნება, რაც შეეხება ხარისხობრივ მახასიათებლებს გზშ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია შემარბილებელი ღონისძიებები, რომლის განხორციელების შემთხვევაში ზემოქმედება იქნება დაბალი.

საპროექტო ტერიტორიის ნაწილი მდებარეობს ფრინველებისთვის სპეციალური დაცული ტერიტორიის (SPA13-ზეკარი) და სრულად - ფრინველთათვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიის (IBA-აჭარა-იმერეთის ქედი) საზღვრებში. საპროექტო დერეფნის პირველი ლოტის 250 მეტრიანი მონაკვეთი, ხოლო მეორე და მესამე ლოტები მთლიანად გადის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე. ბორჯომი-ხარაგაულის საიტი (GE000010) ბერნის კონვენციის ეგიდით შექმნილი ზურმუხტის ქსელის შემადგენელია, რომელიც პრაქტიკულად ემთხვევა ბორჯომ-ხარაგაულის დაცული ტერიტორიების საზღვრებს. აღნიშნული ქსელის შექმნის მიზანი იმ სახეობებისა და ჰაბიტატების გრძელვადიანი შენარჩუნების უზრუნველყოფაა, რომლებიც ამ კონვენციის მიხედვით დაცვის განსაკუთრებულ ღონისძიებებს საჭიროებენ. ტერიტორია ძირითადად დაფარულია წიწვოვანი ტყით (50%); 10% უკავია გზებს; 25%-ს წარმოადგენს ალპური და სუბალპური მდელოები, ხოლო 15%-ზე მცენარეული საფარი არ არის ან მეჩხერია. ზურმუხტის ქსელის მიღებული უბნის სტატუსი განაპირობა ამ ტერიტორიაზე არსებულმა 11 სახის განსხვავებულმა ჰაბიტატმა, რომელიც აღწერილია დოკუმენტაციაში.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ფლორისტული კვლევის მიზნები და მეთოდი, გეობოტანიკური დახასიათება, ადიგენის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიის მცენარეული საფარის (ტყეების) ზოგადი დახასიათება, სადაც ბოტანიკურთან ერთად გაერთიანებულია საკვლევ ტყეებთან დაკავშირებული პრობლემის, კერძოდ, ტყის მავნებელი მწერების შესახებ წარმოდგენილი ფიტოპათოლოგიური ნაწილი, საპროექტო დერეფნის მცენარეული საფარის და ჰაბიტატების დახასიათება. წარმოდგენილია საპროექტო ტერიტორიაზე ჩატარებული სავლე კვლევის და ტერიტორიის შესახებ არსებული სამეცნიერო ლიტერატურის დამუშავებითი მეთოდოლოგია. მოცემულია საპროექტო დერეფნის მცენარეული საფარის დეტალური დახასიათება, სადაც აღნიშნულია, რომ საავტომობილო გზა გაივლის უმთავრესად ტყის ჰაბიტატებზე, ხოლო ტყეს და განსაკუთრებით მთის ტყეების ეკოსისტემებს, როგორც ბუნებრივი გარემოს ეკოლოგიური ბალანსის გარანტს, უდიდესი გარემოსდაცვითი ღირებულება აქვს. აქედან გამომდინარე, საპროექტო ტყეების იდენტიფიცირებული ფიტოცენოზები კლასიფიცირებულია ჰაბიტატების (ფორმაციები) ორ ტიპში, რომელთა შემადგენლობაში გაერთიანებული ჰაბიტატები (ფიტოცენოზები) შეადგენენ 10 მონაკვეთს. ცხრილებში მოცემულია მათი სახეობრივი შემადგენლობის ნუსხები პროექციული დაფარულობის შესაბამისი მაჩვენებლებით.

ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ისტორიის, დაარსების, ზონირების შესახებ ინფორმაცია, ასევე ზურმუხტის ქსელის საიტზე ინფორმაცია და ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებული უბნის „ბორჯომ-ხარაგაულისა“ და აბასთუმნის შემოვლითი გზის შესაბამისობის შეფასება, მოცემულია წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში.

საპროექტო ტერიტორიის ბიომრავალფეროვნების დასახასიათებლად ჩატარდა ლიტერატურული წყაროების დამუშავება (ძირითადი წყაროების ჩამონათვალი წარმოდგენილია გზშ-ის ანგარიშში) და საველე დაკვირვებების სერია (ფლორა და ფაუნა - 2019 წლის გაზაფხულზე (მარტი), ზაფხულში (ივნისი), შემოდგომაზე (ნოემბერი); ფაუნა - 2020 წლის ზამთრის პერიოდში (იანვარი)). მოპოვებული ინფორმაციის საფუძველზე მომზადდა ფონური მდგომარეობის დახასიათება. როგორც დოკუმენტაციაშია განმარტებული ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შეფასება ემყარება ფონურ ინფორმაციას, საველე კვლევების შედეგებს, აგრეთვე დაცული ტერიტორიების სააგენტოს მიერ საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის მიწოდებულ ინფორმაციას და სახეობების საპროექტი დერეფანში მოხვედრის ალბათობას და სხვა თავისებურებებს.

საპროექტო დერეფანი გამოირჩევა მაღალი სიხშირის მქონე მუქწიწვოვანი ტყეებით (სადაც გავრცელებულია ნაძვი სოჭი და ფიჭვი), მურყნარით. პროექტის ზემოქმედების ზონაში წარმოდგენილია სხვადასხვა კონსერვაციული ღირებულების მქონე მცენარეთა თანასაზოგადოებები და სახეობები (წითელი ნუსხის, ენდემური, იშვიათი). წითელი ნუსხით დაცული მცენარეებიდან სამშენებლო დერეფანში გამოვლინდა მცირენაყოფიანი ბალამწარა და უხრავი.

კვლევისას გამოვლინდა, რომ მცენარეები მეორდება ჰაბიტატების მიხედვით, ანუ ერთი ტიპის ჰაბიტატში მსგავსი მცენარეები წარმოდგენილია საპროექტო დერეფნის სხვადასხვა მონაკვეთზე. შესაბამისად, სახეობრივი შემადგენლობის ნუსხები წარმოდგენილია ჰაბიტატების მიხედვით. ამასთან, გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია საპროექტო დერეფნის გასწვრივ დაფიქსირებული, მათ შორის წითელი ნუსხის სახეობების და რაოდენობის შესახებ. წარმოდგენილია ასევე, შემაჯამებელი სია (ტაქსაციის მონაცემები) თითოეული ლოტის მიხედვით.

ზოოლოგიური კვლევის ეტაპზე განსაკუთრებით იქნა ყურადღება გამახვილებული საქართველოს კანონმდებლობით და საერთაშორისო ხელშეკრულებებით დაცულ სახეობებზე (წითელ ნუსხებში შეტანილი სახეობები, ბერნის, ბონის კონვენციებით და სხვა ნორმატიული აქტებით დაცული სახეობები). კვლევის დროს გამოყენებული იყო მარშრუტული მეთოდი. დათვალიერებულ იქნა საპროექტო გზის დერეფანი (150-200მ სავარაუდო ღერძულა ხაზიდან). ანგარიშის თანახმად, გამოყენებული იქნა შესაბამისი ხელსაწყოები, ხოლო კვლევები განხორციელდა ოთხივე სეზონზე. საველე ექსპედიციები ჩატარდა 2019 წლის გაზაფხულზე, ზაფხულში, შემოდგომაზე და 2020 წლის ზამთარში.

საპროექტო დერეფანში არსებული ჰაბიტატები, ფაუნის სახეობრივი მრავალფეროვნებით გამორჩეულია, მისი დიდი ნაწილი მდებარეობს ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე, რომელიც გამორჩეულია ფაუნისტური მრავალფეროვნებით. ტერიტორიაზე 50-ზე მეტი ძუძუმწოვარია აღრიცხული, აქედან 11 კავკასიის ენდემია, 11 შესულია საქართველოს წითელ ნუსხაში. წარმოდგენილი 20-ზე მეტი ქვეწარმავლის და ამფიბიის სახეობა, მათ შორის 1 ენდემი, 8 კავკასიის ენდემი, 1 ახლოაღმოსავლეთის ენდემი.

გზშ-ის ანგარიშსა და დამატებით დოკუმენტაციაში წარმოდგენილია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნულ პარკში წარსულში განხორციელებული კვლევები და ამჟამად მიმდინარე მონიტორინგის საკითხები.

როგორც გზმ-ის და თანდართულ დოკუმენტაციაშია მოცემული, საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი იშვიათი და გადაშენების წინაშე მყოფი ძუძუმწოვრებიდან აღსანიშნავია შემდეგი სახეობები: კეთილშობილი ირემი (*Cervus elaphus*), მურა დათვი (*Ursus arctos*); ფოცხვერი (*Lynx lynx*); არჩვი (*Rupicapra rupicapra*), კავკასიური ციყვი (*Sciurus anomalus*), წავი (*Lutra lutra*), პრომეთეს მემინდვრია (*Prometheomys schaposchnikowi*) და ნაცრისფერი ზაზუნელა (*Cricetulus migratorius*). ენდემური სახეობები - კავკასიური სალამანდრა, კავკასიური ჯვარულა; აჭარული ხვლიკი; კავკასიური გველგესლა და სხვ.

ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე ფრინველთა 217 სახეობიდან, (გადამფრენი და მობინადრე ფრინველი) 13 სახეობა შესულია საქართველოს წითელ ნუსხაში. იმ ფრინველთაგან, რომლებიც პარკის ტერიტორიაზე გვხვდება, მუდმივად ბუდობს 107 სახეობა (58 მუდმივად მობუდარია, 49 გადამფრენი), 5 სახეობა არარეგულარულად მობუდარი. 53 სახეობა რეგულარულად გვხვდება გადაფრენისას, 9 - ზამთრობს (ამის გარდა, 18 - არარეგულარულად გვხვდება გადაფრენისას ან ზამთრობისას), 21 სახეობა - შემომფრენია. პარკის ტერიტორიაზე მნიშვნელოვანი ჰაბიტატებია როჭო (*Tetrao mlkosieviczi* - წითელი ნუსხის სახეობა) და კასპიური შურთხი (*Tetraogalus caucasica* - წითელი ნუსხის სახეობა). მთის მდინარეებში შენარჩუნებულია მდინარის კალმახის (*Salmo fario trutta*) მრავალრიცხოვანი პოპულაცია. წარმოდგენილ დოკუმენტაციას თან ახლავს ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე არსებული სახეობების სრული ჩამონათვალი (ბორჯომ-ხარაგაულის დაცული ტერიტორიების მენეჯმენტის გეგმის დამტკიცების თაობაზე ტექნიკური რეგლამენტის შესაბამისად.)

საველე კვლევისას დაფიქსირდა ოცზე მეტი სახეობა, მათ შორის დიდი ჭრელი, კოდალა, საშუალო ჭრელი კოდალა, შაშვი, დიდი წიფწივა, მცირე წიფწივა, სახლის ბელურა, ჩხიკვი. მთის ჭვინტა, ნისკარტმარწუხა, რუხი ბოლოქანქარა, კლდის გრატა, ყორანი, ჩვეულებრივი ბოლოცეცხლა და სკვინჩა.

დოკუმენტში მოცემულია ფრინველთა სახეობების ჩამონათვალი, მათ შორის IUCN-ით დაცული სახეობები. როგორც აღნიშნულია, საპროექტო დერეფანში შესაძლებელია დაფიქსირდეს ქორცქვიტას (*Accipiter brevipes*), წითელთავა შავარდენის (*Falco biarmicus*), წითელფეხა შავარდენის (*Falco vespertinus*) და ჩვეულებრივი გვრიტის (*Streptopelia turtur*) საბუდარი ადგილები. საპროექტო ტერიტორია წარმოადგენს ბუკიოტის (*Aegolius funereus*), ზარნაშოს (*Bubo bubo*), კოდალების (საშუალო ჭრელი კოდალა (*Dendrocopos medius*), შავი კოდალა (*Dryocopus martius*), თეთრზურგა კოდალა (*Dendrocopos leucotos*)), შავთავა ხეცოცია (*Sitta krueperi*). სხვა სახეობის ფრინველებთან შედარებით, აღნიშნული სახეობის წარმომადგენლების საპროექტო დერეფანში მოხვედრის ალბათობა მაღალია. საველე კვლევების დროს ხის ვარჯების იმ სიმაღლემდე, რომლის დათვალიერებაც შესაძლებელი იყო ბუდეები/ფულუროები არ დაფიქსირებულა, თუმცა ჰაბიტატის ხელსაყრელობიდან გამომდინარე, აღნიშნული სახეობების სამყოფელების არსებობა პროექტის უშუალო ზემოქმედების ზონაში შესაძლებელია. რასაც განსაკუთრებული მნიშვნელობა უნდა მიექცეს მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოების დაგეგმვის და წარმოების დროს.

დოკუმენტაციაში წარმოდგენილია სახეობათა კონსერვაციის სამეცნიერო კვლევითი ცენტრი „ნაკრესის“ 2016-2017 წლის ანგარიშებში მოცემული კვლევების შედეგები, რომლის თანახმად პარკის ტერიტორიაზე ფოცხვერის სიმჭიდროვე მაღალი არ არის. კვლევის პერიოდში ფოცხვერის რიცხოვნობა შეადგენდა 8-15 ინდივიდს, სიმჭიდროვე - 1-2 ინდივიდს 100კმ². სახეობა დაფიქსირდა 8 ლოკაციაზე განთავსებული კამერით,

ძირითადად ნაკრძალის ტერიტორიაზე. ირმის პოპულაციის (საკვლევი ტერიტორიის ფართობი 358კმ²) განაწილება არათანაბარია ზღვის დონიდან სიმაღლის მიხედვით. ამავე კვლევის მიხედვით, პოპულაციის რიცხოვნობა შეადგენდა 325-527 ინდივიდს სიმაღლიდან კი 0.9-1.4 ინდივიდს 1 კმ²-ზე.

არჩვის პოპულაცია, ჩატარებული კვლევის შესაბამისად შეადგენდა 1-2 ინდივიდს 100 კმ²-ზე. ბორჯომ-ხარაგაულის ტერიტორიასთან შედარებით, პარკის მიმდებარე ტყეებში არჩვის პოპულაცია მნიშვნელოვნად ნაკლებია ირემთან შედარებით.

როგორც ანგარიშშია აღნიშნული 2019-2020 წლებში ეროვნული პარკის მონიტორინგის ფარგლებში დიდი ძუძუმწოვრების შესახებ მოპოვებული მონაცემებით აბასთუმნის უბანზე ფიქსირდება დათვი (*Ursus arctos*), შველი (*Capreolus capreolus*), კეთილშობილი ირემი (*Cervus elaphus*), მგელი (*Canis lupus*). აღნიშნული დასტურდება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესში ჩატარებული სავლე კვლევებისას. 2020 წელს, პარკში დაყენებული ფოტოხაფანგებით დაფიქსირდა ასევე გარეული ღორი და ფოცხვერი.

2020 წლის ზამთრის კვლევების დროს ცხოველების მეტი აქტივობა დაფიქსირდა კურცხანას ხეობაში, დაცული ტერიტორიის გარეთ (მის დასავლეთით მოქცეულ ტერიტორიაზე) ვიდრე უშუალოდ ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ზონაში. საპროექტო დერეფანში (კურცხანას ხეობაში) დაფიქსირდა დათვის (*Ursus arctos*) ნაკვალევი და რამდენიმე ადგილას, მგლის (*Canis lupus*) არსებობის კვალი (ექსკრემენტები).

როგორც დოკუმენტაციაშია აღნიშნული გამოვლინდა წავისთვის ხელსაყრელი ჰაბიტატების არსებობა თუმცა, მდინარისპირა ზოლის დეტალური დათვალიერებისას პროექტის უშუალო ზემოქმედების ზონაში (საავტომობილო ხიდებით გადაკვეთის უბნებში და მდ. კურცხანას ხეობაში) წავის არსებობის კვალი არ გამოვლენილა.

საკვლევ დერეფანში და მის მიმდებარე ტერიტორიებზე ხელფრთიანთა 18 სახეობაა გავრცელებული. ანგარიშის თანახმად, საკვლევი დერეფნის დათვალიერებისას ზამთრის სამყოფელები პროექტის უშუალო ზემოქმედების ზონაში არ გამოვლენილა, თუმცა სავლე ექსპედიციის დროს პროექტის უშუალო სიახლოვეს ღამურისათვის ხელსაყრელი ჰაბიტატი გამოვლინდა, კერძოდ მთის მზიან ფერდობებზე არსებობს მცირე დაჯგუფებების გამოსაზამთრებლად ხელსაყრელი უბნები (კლდეებში არსებული ნაპრალები და ხვრელები). როგორც დოკუმენტშია აღნიშნული, საპროექტო ზონაში არსებული ჰაბიტატი (ტყე, მდინარის არსებობა) განაპირობებს გაზაფხულიდან-შემოდგომამდე ღამურებისთვის საჭირო საკვები ბაზის არსებობას და დიდი ალბათობით იყენებენ ტერიტორიას საკვების მოპოვებისას/ნადირობისას.

ზღვის დონიდან 1390 და 1423 მეტრ სიმაღლეზე ტერიტორია საკალმახე ზონას მიეკუთვნება და მასში გავრცელებულია მხოლოდ ამ სახეობის თევზი (ნაკადულის კალმახი). თუმცა, როგორც დოკუმენტაციაშია აღნიშნული საპროექტო ხიდების კვეთაში სავლე კვლევისას არ დაფიქსირებულა. სახეობა ფიქსირდება მდინარეების (აბასთუმნისწყალი (ოცხე) და კურცხანა) ზედა დინებაში.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო დერეფნის მცენარეულ საფარზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შესახებ. განსაზღვრულია მცენარეულ ჰაბიტატებზე ზემოქმედების სახეები, მოცემულია მოსაჭრელი ხეების საერთო რაოდენობა და დადგენილია საპროექტო დერეფნის სენსიტიურობა საქართველოს წითელი ნუსხის სახეობების მიხედვით. წარმოდგენილია საქართველოს წითელი ნუსხის ორი სახეობის (მაღალმთის მუხა, მცირენაყოფა ბალამწარა) მოსაჭრელი ინდივიდების რაოდენობა მათ ამოღებასთან დაკავშირებული შესაბამისი რეგულაციების გათვალისწინებით.

წარმოდგენილია შემარბილებელი ღონისძიებები და აღნიშნულია, რომ მნიშვნელოვანია შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების გეგმაზომიერი რეგულირება (მოსამზადებელ, მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპებზე).

გზმ-ის ანგარიშში ფლორისა და ფაუნის სახეობებზე ზემოქმედების შემცირებისათვის წარმოდგენილია შემარბილებელი ღონისძიებები. კერძოდ: მისასვლელი გზების, მანქანა/დანადგარების სადგომების, სამშენებლო ბანაკების საზღვრების მკაცრი დაცვა; გადაადგილების დადგენილი მარშრუტიდან გადახვევის აკრძალვა; მცენარეული საფარის მაქსიმალური შენარჩუნება; დაცული სახეობების მართვა შესაბამისი რეგულაციების გათვალისწინებით; საპროექტო ზონის საზღვარზე მდებარე მცენარეების ფესვთა კრიტიკული ზონის შემოღობვა სამშენებლო სამუშაოების და ტექნიკის მოძრაობისას დაზიანებისგან დასაცავად; წყალზე და ნიადაგზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების დაცვა; სამუშაოების წარმოების დროს მონიტორინგის წარმოება; დაცული სახეობის მცირე დიამეტრის (<8სმ) მქონე მცენარეების გადარგვა შესაფერის ჰაბიტატში ზემოქმედების დერეფნის გარეთ (მდგომარეობის შემდგომი მონიტორინგით); პროექტის მიზეზით დარღვეული ტერიტორიების რეკულტივაცია სამუშაოების დასრულების შემდეგ-ტერიტორიების საწყისთან მიახლოებულ მდგომარეობამდე აღდგენა (რეკულტივაციის გეგმის შესაბამისად და დაცული ტერიტორიის საზღვრებში - დაცული ტერიტორიის ადმინისტრაციასთან შეთანხმებით); რეკულტივაციისთვის მხოლოდ ადგილობრივი სახეობის მცენარეების სახეობების გამოყენება. მოჭრილი მცენარეების (განსაკუთრებით დაცული სახეობების) ჩანაცვლება სამმაგი ოდენობის ადგილობრივი სახეობების ახალი ხეების დარგვით (საჭიროებისამებრ, ეროვნული პარკის ადმინისტრაციასთან თანამშრომლობით), ნარგავების შემდგომი მოვლა-პატრონობით სულ მცირე 2 წლის განმავლობაში და სხვა.

განხილულია ღამურებისათვის გადასასვლელების, მათ შორის მაგ. მწვანე ხიდის მოწყობა შესაბამისი მონიტორინგის საფუძველზე. მითითებულია, რომ საჭიროების შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნება გზის მხარეებს შორის დამაკავშირებელი მარტივი კონსტრუქციების დამატება. გზმ-ის ანგარიშით გათვალისწინებულია კიუვეტების მოწყობა. პროექტი ასევე გულისხმობს ხუთი ხიდის მშენებლობას, შესაბამისად, ღამურებს გადაადგილებისას დამატებით შეეძლებათ ხიდების ქვეშ სივრცით და კიუვეტებით სარგებლობა. გათვალისწინებულია ასევე ღამურების სამყოფელის გადატანა და ახალი, ხელოვნური სამყოფელის შექმნა (მაგ. ღამურის სახლი), რა შემთხვევაშიც აუცილებელია მონიტორინგის წარმოება. სახლების გამოყენება დროებით შემარბილებელ ღონისძიებას წარმოადგენს ახალი ჰაბიტატის შექმნამდე.

კონკრეტული შემარბილებელი ღონისძიებებია შემუშავებული ასევე IUCN/წითელი ნუსხის ზოგიერთი სახეობებისთვის, რომლის აღმოჩენა შესაძლებელია პროექტის ზემოქმედების დერეფანში, როგორცაა წავი (*Lutra lutra* Linnaeus), კავკასიური ციყვი (*Sciurus anomalus* Gmelin). გარდა ამისა, მონიტორინგის დროს გამოვლენილი საჭიროების შემთხვევაში ან ციყვების გზაზე დაღუპვის შემთხვევების დაფიქსირებისას, შესაძლებელი იქნება გზის მხარეებს შორის დამაკავშირებელი მარტივი კონსტრუქციების (ციყვების გადასასვლელების) დამატება.

გზმ-ის ანგარიშით გათვალისწინებულია მონიტორინგის საკითხები, რომლის თანახმად ცხოველების მიგრაციის უპირატესი უბნების დასადგენად და მწვანე ხიდის მოწყობის კვეთის განსაზღვრის მიზნით გზის ექსპლუატაციის პირველი ორი წლის განმავლობაში გათვალისწინებულია მონიტორინგის წარმოება მდ. კურცხანას მოსაზღვრე ტერიტორიაზე (ფოტოხაფანგების გამოყენებით), რომლის საფუძველზე შემუშავდება შესაბამისი პროექტი. მონიტორინგის საფუძველზე დადგინდება მძღოლებისთვის გამაფრთხილებელი ნიშნების და ცხოველებისთვის დეტექტორების გამოყენების

აუცილებლობა. ასევე განსაზღვრულია, ინვაზიური სახეობების განხორციელების მონიტორინგი და დროული რეაგირება-აღმოჩენის შემთხვევაში.

როგორც წარმოდგენილ გზშ-ის ანგარიშშია აღნიშნული, საპროექტო დერეფნის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით, პროექტისთვის მომზადდა ზურმუხტის ქსელზე ზემოქმედების შეფასება (ზზშ), რომელიც თან ახლავს გზშ-ის ანგარიშს, ამასთან, წარმოდგენილია დამატებით ინფორმაცია/დოკუმენტაციასთან ერთად. შეფასების პროცესში დადგინდა საპროექტო დერეფნის ფარგლებში ზურმუხტის დამტკიცებულ უბანზე „ბორჯომ-ხარაგაული“ იდენტიფიცირებული ჰაბიტატების არსებობა, შეფასდა დერეფანში წარმოდგენილი ჰაბიტატების მოწყვლადობა და არსებული მდგომარეობა. განისაზღვრა, რამდენად მნიშვნელოვანია ეს ჰაბიტატები საპროექტო არეალში ზურმუხტის ქსელის უბანზე დაცვას დაქვემდებარებული სახეობებისათვის. დოკუმენტში წარმოდგენილი ინფორმაცია დაფუძნებულია გზშ-ის ფარგლებში ჩატარებულ კვლევებსა და დამატებითი შესწავლის შედეგებზე. როგორც უკვე აღინიშნა, სავსე დაკვირვების პერიოდი მოიცავდა ოთხ სეზონს (ფლორა და ფაუნა - 2019 წლის გაზაფხული (მარტი), ზაფხული (ივნისი), შემოდგომა (ნოემბერი); ფაუნა - 2020 წლის ზამთრის პერიოდში (იანვარი)).

ჩატარებული კვლევებით დადგინდა, რომ საპროექტო გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის ფაზებზე ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებულ უბანზე „ბორჯომ-ხარაგაული“ ზემოქმედება მოსალოდნელია, მაგრამ აღსანიშნავია, რომ ზეგავლენის დერეფანში და მის მიმდებარედ არ დაფიქსირებულა კრიტიკული მნიშვნელობის, იშვიათი ჰაბიტატები და სახეობების მაღალი კონცენტრაციის ადგილები. დაგეგმილი გზის საპროექტო დერეფანში არ არის წარმოდგენილი ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებული უბნის სტანდარტული ფორმის მიხედვით მოცემული ფაუნის სახეობებისთვის საბინადრო კრიტიკული ჰაბიტატები (ძირითადად საპროექტო დერეფანში ვხვდებით მოდიფიცირებულ ან ბუნებრივ ჰაბიტატებს). სახეობებზე ზემოქმედების შემცირებისთვის უზრუნველყოფილი იქნება გზშ-ს ანგარიშში მოცემული შედარბილებელი ღონისძიებების სათანადო შესრულება და მონიტორინგი.

გზშ-ის ანგარიშს თან ახლავს ემისიის გაანგარიშება საგზაო-სამშენებლო სამუშაოების შესრულებისას (ექსკავატორი, ბულდოზერი, თვითმცლელი, გრეიდერი) გზის საწყისი და ობსერვატორიის უბნებისთვის, ატმოსფერულ ჰაერში იდენტიფიცირებულია გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა სახეობები და მათი ძირითადი მახასიათებლები, წარმოდგენილია ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა რაოდენობის ანგარიში. ჩატარებული გაზნევის გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციები საკონტროლო წერტილებში (როგორც დასახლებული პუნქტის, ასევე 500 მეტრიანი ნორმირებული ზონის საზღვარზე) არ აღემატება ნორმატიულ მნიშვნელობებს. ამდენად, სამშენებლო სამუშაოების შესრულება არ გამოიწვევს ჰაერის ხარისხის გაუარესებას.

წინასამშენებლო და სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე მიწის სამუშაოების, ტექნიკის/სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების და მუშაობისას ადგილი ექნება ხმაურის და ვიბრაციის გავრცელებას. გზის, ხიდების მშენებლობის პროცესში გამოყენებული იქნება მძიმე ტექნიკა, რომელიც ხმაურის და ვიბრაციის წყაროს წარმოადგენს. გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საგზაო მშენებლობაში გამოყენებული ძირითადი სამშენებლო ტექნიკის ხმაურის დონეები და შეფასებულია ხმაურით გამოწვეული ზემოქმედება, ხმაურის შესაფასებლად ჩატარდა მოდელირება, რომელიც

შესრულდა გზის ორი უბნისთვის - საპროექტო გზის დასაწყისში და ობსერვატორიის უბანზე (თითოეულ უბანზე 2 წერტილში).

მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის შემცირების მიზნით წარმოდგენილია კონკრეტული შემარბილებელი ღონისძიებები. საჭიროების შემთხვევაში, გათვალისწინებულია დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების შემუშავება და განხორციელება.

მშენებლობის პერიოდში უშუალო ზემოქმედების ზონაში სხვა მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელება დაგეგმილი არ არის. სამუშაოების მასშტაბის გათვალისწინებით, აკუსტიკურ ფონზე ზემოქმედება მოკლევადიანი იქნება. შესაბამისად ამ თვალსაზრისით კუმულაციური ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ვიბრაციის გამომწვევი სამუშაოების წარმოება თერმული ჭაბურღილების დაცვის ზონის მახლობლად დაგეგმილი არ არის. დაბა აბასთუმანში არსებულ თერმულ წყლებზე, საირმის მინერალურ წყალზე, ზეკარის საბადოზე და უდაბნოს თერმულ წყალზე ზემოქმედება, მათთან დაშორების გამო მოსალოდნელი არ იქნება.

საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების თანახმად, საპროექტო ზონაში გაყვანილ ჭაბურღილებში 9 მ-მდე სიღრმეზე გრუნტის წყალი არ დაფიქსირებულა, შესაბამისად, გეოლოგიური კვლევის მონაცემების საფუძველზე, ზედაპირიდან წყლის ჰორიზონტში დაბინძურების „შეღწევის“ რისკი არ არსებობს. ზედაპირული წყლის ხარისხზე და ჰიდროლოგიაზე ზემოქმედებას შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს ხიდების მშენებლობისას და მდინარის კალაპოტის მიმდებარედ სხვა სამშენებლო სამუშაოების წარმოების დროს, მათ შორის, გზის დასაწყისში 4 კმ სიგრძის უბანზე, სადაც გზა მდინარის კალაპოტის მახლობლად გადის, განსაკუთრებით გზის ამ ნაწილის 2 კმ-იან მონაკვეთზე ნაპირსამაგრის მოწყობისას. ანგარიშში განსაზღვრულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელია სხვადასხვა ტიპის ინერტული და სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. სახიფათო ნარჩენების დროებითი შენახვის ობიექტი მოეწყობა შესაბამისი მოთხოვნების დაცვით. სახიფათო ნარჩენები საბოლოო მართვის მიზნით გადაეცემა შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე ორგანიზაციას. ნარჩენების რაოდენობები დაზუსტდება ნარჩენების მართვის გეგმის მომზადებისას. „მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი ნარჩენების შესახებ“ ცხრილში წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, მუნიციპალური და ინერტული ნარჩენები განთავსდება ნაგავსაყრელზე.

სამინისტრომ უზრუნველყო ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშის, თანდართული დოკუმენტაციისა და დამატებითი ინფორმაციის/დოკუმენტაციის როგორც სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ისე ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერიის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობის საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. სამინისტროში წარმოდგენილ გზმ-ის ანგარიშსა და თანდართულ დოკუმენტაციასთან ერთად, სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე ატვირთული იყო პრეზენტაცია, სადაც საზოგადოებას შესაძლებლობა ჰქონდა, გაცნობოდა მოკლე ინფორმაციას პროექტის შესახებ. „საქართველოში ახალი კორონავირუსის გავრცელების აღკვეთის მიზნით გასატარებელი ღონისძიებების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 23 მარტის №181 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 26

მარტის №196 დადგენილების შესაბამისად, აღნიშნულ პროექტზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემისთვის დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოება განხორციელდა საჯარო განხილვის ჩატარების გარეშე და საზოგადოების მონაწილეობა და მის მიერ მოსაზრებებისა და შენიშვნების წარდგენის შესაძლებლობა უზრუნველყოფილი იქნა წერილობით, აგრეთვე ელექტრონული საშუალებების გამოყენებით. აღსანიშნავია, რომ დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაცია ასევე განთავსდა ადგილის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე, სასურსათო და სააფთიაქო ქსელთან, სადაც შეზღუდვების გათვალისწინებით მოსახლეობის გადაადგილება დაშვებული იყო.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სამინისტროში დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით წარმოდგენილი იყო სახეობათა კონსერვაციის სამეცნიერო კვლევითი ცენტრის „ნაკრესის“ შენიშვნები, რომელიც შეეხება მშენებლობის ზონაში გავრცელებულ ჰაბიტატებზე: „G1.21 მდინარისპირა Alnus -ის ტყე და G3.1H აღმოსავლური ნაძვის Picea orientalis ტყეები“ პოტენციური საფრთხეების შეფასებას მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე. გზმ-ს ანგარიშის თანახმად, საპროექტო დერეფნის ჰაბიტატების განადგურება მოსალოდნელი არ არის. ამავდროულად, აღსანიშნავია, რომ საკომპენსაციო ღონისძიებების განხორციელების მიზნით, სამინისტრომ პირობების სახით განუსაზღვრა საქმიანობის განმახორციელებელს, ახალი, ადეკვატური ტერიტორიის შერჩევა და შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელება ზურმუხტის ქსელში ჩასართავად. ააიპ „მწვანე ალტერნატივას“ წერილობითი შენიშვნები ეხება პროექტის საჭიროების და ალტერნატივების განხილვის არასრულფასოვნებას, ადმინისტრაციული წარმოების საჯარო განხილვის გარეშე ჩატარებას, რომლის დროსაც საზოგადოება მოკლებულია შესაძლებლობას მიიღოს სრულყოფილი ინფორმაცია პროექტის შესახებ. ასევე დაფიქსირებულ იქნა პოზიცია, რომ ვინაიდან აბასთუმნის შემოსავლელი გზის მშენებლობა დაგეგმილია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე სამინისტროს მიერ მიღებული უნდა იქნას გადაწყვეტილება საქმიანობის განხორციელებაზე უარის თქმის შესახებ, ვინაიდან საქმიანობა ეწინააღმდეგება კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს და სხვა. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, შეფასებულია თითოეული ალტერნატივა და დასაბუთებული და არგუმენტირებულია შერჩეული ალტერნატივა. რაც შეეხება ადმინისტრაციული წარმოების საჯარო განხილვის გარეშე ჩატარებას, საზოგადოების მონაწილეობა და მის მიერ მოსაზრებებისა და შენიშვნების წარდგენის შესაძლებლობა უზრუნველყოფილი იქნა წერილობითი ფორმით. შემოსავლელი გზის მშენებლობა დაგეგმილია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონაში. საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 16 იანვრის N84 დადგენილებით დამტკიცებული ბორჯომ-ხარაგაულის დაცული ტერიტორიების ფუნქციონირების დროებითი რეგულირების წესის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, ტრადიციული გამოყენების ზონაში დაშვებულია საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 20 აგვისტოს №242 დადგენილებით დამტკიცებული „ტყითსარგებლობის წესის“ 27¹ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“, „ბ“, „გ“, „დ“ და „ე“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრულ შემთხვევებში, სპეციალური დანიშნულებით ტყითსარგებლობისა და ამავე ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული არსებული ობიექტების ფუნქციონირებისთვის, რეკონსტრუქციის (რეაბილიტაციის) ან დემონტაჟისთვის მიწის სამუშაოების და/ან სპეციალური ჭრების ჩატარებისა, 27³ მუხლის შესაბამისად. შენიშვნებთან დაკავშირებით ვრცელი განმარტებები თან ერთვის გადაწყვეტილებას ცხრილის სახით.

2020 წლის 6 აგვისტოს სსიპ დაცული ტერიტორიების სააგენტოს წერილით წარმოდგენილ იქნა პოზიცია, რომ შესასრულებელ პირობად განისაზღვროს შემდეგი: „ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე მიმდინარე გეგმარებით გზის მშენებლობის დროს არ მოხდეს ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოები“. ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოები იკრძალება დაცულ ტერიტორიებზე და ეწინააღმდეგება „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონს. შესაბამისად აღნიშნული საკითხი აისახა გადაწყვეტილების პირობის სახით.

ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში უფლებამოსილი ორგანოსგან რამდენჯერმე (2 ჯერ) იქნა გამოთხოვილი ინფორმაცია სასარგებლო წიაღისეულის არსებობის და კომპეტენციის ფარგლებში შენიშვნების/წინადადებების წარმოდგენის მიზნით. 2020 წლის 9 ივნისს სსიპ წიაღის ეროვნული სააგენტოს მიერ წარმოდგენილ იქნა ინფორმაცია, რომ პროექტის ზემოქმედების არეალში მოქცეული ტერიტორია ნაწილობრივ მოიცავს აბასთუმნის მინერალური (თერმული) წყლის საბადოს სანიტარიული დაცვის მესამე (სამეთვალყურეო) ზონას, რომლის ფარგლებში, „სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების ლიცენზიას დაქვემდებარებული მიწისქვეშა წყლის ობიექტების სანიტარიული დაცვის ზონების განსაზღვრისა და დამტკიცების წესის თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 26 მარტის № 161 დადგენილების მე-8 მუხლის თანახმად, დაშვებულია ყველა იმ სამუშაოს შესრულება, რომელიც უარყოფითად არ იმოქმედებს მიწისქვეშა წყლის რესურსებსა და საბადოს ტერიტორიის სანიტარიულ მდგომარეობაზე. ამასთან, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის თანახმად (ტომი 2, გვ. 63), პროექტის ზემოქმედების არეალში მოქცეული აბასთუმნის მინერალური (თერმული) წყლის საბადოს სანიტარიული დაცვის მესამე (სამეთვალყურეო) ზონის ტერიტორიაზე განსახორციელებელი სამუშაოები იწარმოებს მხოლოდ მცირე მუხტიანი აფეთქებებით, რაც ზემოქმედების რისკს ამცირებს, ხოლო ვიბრაციის გამომწვევი სამუშაოების წარმოება თერმული ჭაბურღილების დაცვის ზონის მახლობლად დაგეგმილი არ არის. რაც შეეხება საირმის მინერალური წყლის, ზეკარის და უდაბნოს თერმულ წყლის საბადოებს, დაგეგმილი სამუშაოების უარყოფითი ზემოქმედება, დაშორებულობის გამო, მოსალოდნელი არ არის. აღნიშნულის გათვალისწინებით, წარმოდგენილ ანგარიშთან დაკავშირებით სააგენტოს შენიშვნები არ გააჩნდა. ამასთან სსიპ წიაღის ეროვნული სააგენტოს 2020 წლის 31 აგვისტოს 22/6365 წერილის თანახმად, საპროექტო ტერიტორია ნაწილობრივ მოიცავს აბასთუმნის მინერალური (თერმული) წყლის საბადოს სანიტარიული დაცვის მესამე (სამეთვალყურეო) ზონას, რომლის ფარგლებში, „სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების ლიცენზიას დაქვემდებარებული მიწისქვეშა წყლის ობიექტების სანიტარიული დაცვის ზონების განსაზღვრისა და დამტკიცების წესის თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 26 მარტის № 161 დადგენილების მე-8 მუხლის თანახმად, დაშვებულია ყველა იმ სამუშაოს შესრულება, რომელიც უარყოფითად არ იმოქმედებს მიწისქვეშა წყლის რესურსებსა და საბადოს ტერიტორიის სანიტარიულ მდგომარეობაზე. აღნიშნულის გათვალისწინებით, სსიპ წიაღის ეროვნული სააგენტოს პოზიცია აისახა გარემოსდაცვით გადაწყვეტილებაში პირობის სახით.

გზმ-ის ანგარიშს თან ახლავს ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, ამასთან დამატებით წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში განხილულია რისკის მართვის გეგმა, სადაც აღწერილია რისკების განსაზღვრის და მართვის ძირითადი პრინციპები. განსაზღვრულია სამუშაოების დაწყებამდე რისკების შეფასება, კონკრეტული გეგმის მომზადება და კონტროლი. ასევე, განსაზღვრულია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე მუშაობისას მუდმივი კომუნიკაცია პარკის ადმინისტრაციასთან და

ინფორმაციის მიწოდება კონკრეტულ უბანზე სამუშაოს დაწყების და დასრულების, ხანგრძლივობის და სამუშაოს ტიპის შესახებ. ყოველ კონკრეტულ უბანზე, პარკის ადმინისტრაცია განსაზღვრავს დაკვირვების პროცესში რეინჯერების ჩართვის საჭიროებას და საჭიროების შემთხვევაში, გასცემს დამატებით რეკომენდაციებს. დოკუმენტით ასევე განსაზღვრულია პერსონალის ტრენინგი გარემოს დაცვისა და შრომის უსაფრთხოების საკითხებზე და შესაბამისი პასუხისმგებელი პირების დანიშვნა. გზშ-ის ანგარიშს ასევე თან ერთვის დაგეგმილი საქმიანობის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, გარემოზე მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედებების შემარბილებელი ღონისძიებები, დასკვნები და რეკომენდაციები.

გზშ-ის ანგარიში და თანდართული დოკუმენტაცია განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლისა და ამავე კოდექსის I დანართის მე-11 და მე-13 პუნქტების საფუძველზე.

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება ადიგენის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშისა და თანდართული დოკუმენტაციის, წარმოდგენილი სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილებისა და თავიდან აცილების და საკომპენსაციო ღონისძიებების, ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებული უბნის „ბორჯომ-ხარაგაული“ და აბასთუმნის შემოვლითი გზის შესაბამისობის შეფასების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების და რისკის მართვის გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს და სამშენებლო ბანაკის/მოედნების დეტალური პროექტების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა shape ფაილებთან ერთად.
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის ეტაპზე და მოსამზადებელი საქმიანობის ფაზაში ისეთი სამუშაოების (როგორცაა ტექნიკის მობილიზაცია, მცენარეული საფარის და ნიადაგის მოხსნა და ა.შ.) დაწყებამდე, რომლებმაც შესაძლოა ზემოქმედება მოახდინოს ბიომრავალფეროვნებაზე სამინისტროში წარმოდგენილ ინფორმაციაზე/დოკუმენტაციაზე დამატებით, შესათანხმებლად წარმოადგინოს:
 - სანაყაროების, სამშენებლო ბანაკების, სამშენებლო მოედნების და წარმოდგენილი დოკუმენტით განსაზღვრული სხვა დამხმარე ობიექტების განთავსების/საქმიანობის განხორციელების (როგორცაა მცენარეული საფარის და ნიადაგის მოხსნა და ა.შ.) შესახებ დეტალური ინფორმაცია ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების ასპექტების გათვალისწინებით,

ზემოქმედების თავიდან აცილების/შერბილების დეტალურ ღონისძიებებთან ერთად.

- გზმ-ის ანგარიშით განსაზღვრული, სამუშაოთა ორგანიზაციის დეტალური გეგმა, სადაც ასახული უნდა იყოს ცხოველთა კონკრეტულ სახეობებზე/სახეობათა ჯგუფზე ზემოქმედების თავიდან აცილების მიზნით შემოთავაზებული ღონისძიებების განხორციელების გეგმა-გრაფიკი, ადგილებისა და ვადების მითითებით (ამ ცხოველთა სენსიტიურობის პერიოდების გათვალისწინებით, როგორცაა: ცხოველთა გამრავლება, ბუდობა, ტოფობა და ა.შ.).

6. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** უზრუნველყოს სამშენებლო უბნებზე, გზმ-ის ანგარიშით განსაზღვრული ცხოველთა და მცენარეთა წინასამშენებლო დათვალიერების და საჭიროების შემთხვევაში ბიომრავალფეროვნების დაცვითი ქმედებების განხორციელება, ასევე მშენებლობის ეტაპზე დამატებითი კვლევის ჩატარება მთლიან საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული მცენარეთა (მათ შორის *Rhododendron luteum*, *Agrimonia pilosa*) და ცხოველთა სახეობების დაზუსტების, საჭიროების შემთხვევაში მათზე ზემოქმედების დაკონკრეტების და დაცვის მიზნით. ამ კვლევების საფუძველზე, საჭიროების შემთხვევაში, განისაზღვროს ან დაზუსტდეს წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში მოცემული დამატებითი განსახორციელებელი დაცვის, შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებები (მაგ: დამურებისთვის და ციყვისთვის დამატებითი გადასასვლელების მოწყობის საჭიროება შესაბამისი კონსტრუქციის დაზუსტებული მონაცემებით, განთავსების ადგილების და ვადების მითითებით; დამურებზე ზემოქმედების შერბილების მეთოდი და დეტალები (მაგ: ხელოვნური სამყოფელის შექმნა, არსებული სამყოფელის მქონე ხის ტანის ნაწილის გადატანა; განსათავსებელი კონსტრუქციის ოდენობა, განთავსების ადგილები და სხვა); წავის ტერიტორიაზე დაფიქსირების შემთხვევაში, რომელი შემოთავაზებული, შემარბილებელი ქმედება/ები უნდა განხორციელდეს. კვლევები ჩატარდეს შესაბამისი კვალიფიკაციის სპეციალისტ(ებ)ის მონაწილეობით და გაგრძელდეს მთელი მშენებლობის პერიოდში, ხოლო შედეგები შესაბამის ინფორმაციასთან ერთად ყოველკვარტალურად წარმოდგენილი უნდა იქნას სამინისტროში შესათანხმებლად. ამ კვლევების ფარგლებში ზემოაღნიშნული ღონისძიებების დაკონკრეტების შეუძლებლობის შემთხვევაში, კვლევები გაგრძელდეს მონიტორინგის ფარგლებში და აისახოს მონიტორინგის გეგმაში. მონიტორინგის შედეგების შესახებ ინფორმაცია/ანგარიში წარმოდგენილი იქნას სამინისტროში შესათანხმებლად, შესაბამისი ფაზის კვლევის დასრულებიდან 1 თვის ვადაში;
7. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** საქმიანობის დაწყებიდან 6 თვის ვადაში უზრუნველყოს ინვაზიურ სახეობებთან დაკავშირებული შემარბილებელი ღონისძიებების საჭიროების შესახებ დეტალური ინფორმაციის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა.
8. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ** წინასამშენებლო დათვალიერების, მშენებლობის ეტაპის დამატებითი კვლევის და/ან მონიტორინგის შედეგებზე დაყრდნობით განისაზღვროს/დაკონკრეტდეს სენსიტიური ადგილები და შესაბამისი დაკვირვების წერტილები: ხმაურით გამოწვეული ზემოქმედების შესამცირებლად; ცხოველთათვის პოტენციურად სახიფათო ადგილების შემოღობვისთვის; ბრაკონიერებთან ბრძოლის მიზნით

დასამონტაჟებელი კამერების განთავსებისათვის; ავტომატების გადაადგილების სიჩქარის შეზღუდვის საკითხები და უბნები/გზის მონაკვეთები; გზაზე, ძუძუმწოვრებზე ავტომატების შეჯახების შემოქმედების შესარბილებლად ამრეკლი ან/და რადიოსიხშირის გადამცემი მოწყობილობების განთავსების საკითხები მათი განთავსების წერტილებისა და რაოდენობის მითითებით. საკითხი აისახოს მონიტორინგის გეგმაში.

9. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 1 თვის ვადაში უზრუნველყოს, განახლებული მონიტორინგის გეგმის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც დამატებით იქნება ასახული:

- ე.წ. მწვანე ხიდის მოწყობის საჭიროებასთან დაკავშირებული დაკვირვების საკითხი. წარმოსადგენი ანგარიში უნდა მოიცავდეს დასაბუთებულ ინფორმაციას: ფოტოხაფანგებისათვის შერჩეული წერტილების, ცხოველების ჩამონათვალის (რომლებისთვისაც იქნება გათვალისწინებული მწვანე ხიდ(ებ)ი), ხიდ(ებ)ის პარამეტრების და მათი განთავსების ადგილების შესახებ. გეგმაში მითითებული უნდა იყოს აღნიშნული ინფორმაციის წარმოდგენის პერიოდულობა;
- ექსპლუატაციის ეტაპზე, ჰაბიტატების ფრაგმენტაციის მიზეზით, ცხოველთა გადაადგილების შეზღუდვის შერბილების მიზნით, მოწყობილი გადასასვლელების და ხიდების, მათ შორის ე.წ. მწვანე ხიდის ეფექტურობაზე დაკვირვების საკითხები;
- დაგეგმილი შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტურობაზე დაკვირვების საკითხი შესაბამისი რეკომენდაციებით და სამინისტროსთან ანგარიშგების ვადების მითითებით.

10. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს გზა-ს ანგარიშში მოცემული, დაცული სახეობის მცირე დიამეტრის (<8სმ) მქონე ხე-მცენარეების შესაბამის ჰაბიტატში გადარგვასთან (მდგომარეობის შემდგომი მონიტორინგით) დაკავშირებული შემარბილებელი ღონისძიების განხორციელების საკითხის შეთანხმება სამინისტროსთან, მცენარეებისა და ჰაბიტატების აღდგენის ოპტიმალური საკომპენსაციო ქმედებების დაგეგმვა-განხორციელების მიზნით;

11. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა**, მიუხედავად იმისა, რომ შემოქმედებას დაქვემდებარებული შემდეგი ჰაბიტატები: G1.21 მდინარისპირა *Alnus*-ის ტყე, რომელიც მხოლოდ წყლის დონის აწევისას სველდება და G3.1H - აღმოსავლური ნაძვის (*Picea orientalis*) ტყეები არ არის მოცემული ზურმუხტის ტერიტორიის სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 2 თვის ვადაში დამატებითი საკომპენსაციო ღონისძიების განხორციელების მიზნით, შეარჩიოს და სამინისტროში წარმოადგინოს ახალი, ადეკვატური ტერიტორიის შესახებ ინფორმაცია ზურმუხტის ქსელში ჩასართავად. ინფორმაცია ასევე უნდა მოიცავდეს ტერიტორიის დეტალურ აღწერას, უნდა აკმაყოფილებდეს ყველა მოთხოვნას ზურმუხტის ქსელში ჩასართავად და შევსებული უნდა იყოს სტანდარტული მონაცემთა ფორმა.

12. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** ბუნებრივი საფრთხეების შეფასების ქვეთავში განხილული შემარბილებელი ღონისძიებების საფუძველზე, უზრუნველყოს საპროექტო დერეფნის ფარგლებში დაფიქსირებული თითოეული

ქვათაცვენის უზნისათვის დამატებითი პრევენციული ღონისძიებ(ებ)ის შემუშავება, როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ეტაპებისთვის და სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;

13. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** ნაპირსამაგრი სამუშაოების განხორციელებამდე უზრუნველყოს კანონმდებლობით დადგენილი პროცედურების გავლა.
14. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;
15. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება და სამინისტროსთან შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების შესაბამისად. ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
16. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** საპროექტო ტერიტორიაზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული ობიექტების არსებობის, ასევე ზედაპირული წყლის ობიექტებიდან წყალაღების ან/და წყალჩაშვების შემთხვევაში უზრუნველყოს კანონით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა;
17. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სახელმწიფო ტყის ფონდის მართვას დაქვემდებარებულ ფართობებზე, ნებისმიერი ქმედება განახორციელოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით და მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს აღნიშნული საკითხის სსიპ ეროვნულ სატყეო სააგენტოსთან დამატებით შეთანხმება;
18. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საქმიანობის სსიპ საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოსთან შეთანხმება;
19. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** დაცულ ტერიტორიაზე საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად და არ დაუშვას საავტომობილო გზის და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობისას ისეთი სამუშაოების წარმოება, რომელიც ეწინააღმდეგება „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონს;
20. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სპეციალური დანიშნულებით ტყითსარგებლობის უფლების მინიჭებამდე უზრუნველყოს დაზუსტებული ტყეკაფის მასალების (მოსაჭრელი ხე-მცენარეების სახეობებით და მოცულობებით) სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
21. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი შეზღუდვების გათვალისწინებით აბასთუმნის მინერალური (თერმული) წყლის საბადოს სანიტარიული დაცვის მესამე (სამეთვალყურეო) ზონაში, არ დაუშვას ისეთი სამუშაოს შესრულება, რომელიც უარყოფითად იმოქმედებს მიწისქვეშა წყლის რესურსებსა და საბადოს ტერიტორიის სანიტარიულ მდგომარეობაზე;

22. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს სამინისტროს;
23. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
24. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
25. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
26. გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ადიგენის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
27. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ლევან დავითაშვილი



მინისტრი