



საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდ. დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტის ფარგლებში სამშენებლო პოლიგონამდე მძიმე ტექნიკის შეუფერხებლად გადაადგილებისთვის, დროებითი არასაერთო სარგებლობის დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობის

სკრინინგის ანგარიში

თბილისი, 2021 წელი

სარჩევი

1.	შესავალი.....	3
----	---------------	---

2.	დაგეგმილი პროექტის აღწერილობა	4
3.	გარემოს არსებული მდგომარეობის აღწერა და მოსალოდნელი ზემოქმედებები.....	12
3.1	კლიმატურ - მეტეოროლოგიური პირობები	12
3.2	ინფორმაცია საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებული კულტურული და არქეოლოგიური ძეგლების შესახებ 14	
3.3	მდ. დებედას ჰიდროლოგიური დახასიათება.....	14
3.4	ბიოლოგიური გარემო	19
3.4.1	მცენარეული საფარის აღწერა და მასზე ზემოქმედება.....	19
3.4.2	ცხოველთა სამყარო და მასზე ზემოქმედება	20
3.5	დაცული ტერიტორიები და ტყის ფონდი	29
4.	პროექტის განხორციელებისთვის საჭირო ტექნიკა.....	30
5.	დაგეგმილი სალიანდაგო გადასასვლელის პროექტის ფარგლებში ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა და დასაწყობება	30
6.	მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და გრუნტის დასაწყობების ადგილი	31
7.	ზემოქმედება სატრანსპორტო ნაკადებზე.....	32
8.	ნარჩენების წარმოქმნა და მისი მართვა	33
9.	დანართი 1 - საქართველოს რკინიგზის თანხმობა და აქტი.....	34
10.	დანართი 2 - გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება	36

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 მნიშვნელოვანი განმაპირობებელი ფაქტორებია. 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 დებედაზე 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 დაგეგმილია მდინარე დებედაზე ახალი ხიდის მშენებლობა.

საქართველო სომხეთის დამაკავშირებელი არსებული ხიდი ამ ეტაპზე გამოსულია მწყობრიდან და სამომავლო ტურისტული ნაკადის ზრდის გათვალისწინებით, იგი ვეღარ უზრუნველყოფს მისი შესაბამის გამტარუნარიანობას. ბურჯები ზოგიერთ ადგილებში დაშლილი და მდინარისგან წარეცხილია. ხიდის ზედაპირი დაზარალებული და ბურჯების არადაამკმაყოფილებელი მდგომარეობის გამო, მისი სარეაბილიტაციო სამუშაოების ჩატარება მიზანშეწონილი არ არის. არსებული ხიდი ზემოდან კვეთს საქართველო- სომხეთის დამაკავშირებელ სარკინიგზო ხაზს, რაც ასევე საფრთხეს წარმოადგენს სარკინიგზო ლიანდაგისთვისაც, შესაბამისად შეიძლება ითქვას რომ დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელება მნიშვნელოვანია როგორც ხიდზე გადაადგილებული ავტომობილების, ასევე სარკინიგზო მაგისტრალის უსაფრთხოებისთვის.

სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდ. დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტზე მომზადებულია გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, რომელზედაც საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის 2020 წლის 30 ოქტომბრის #2-1005 ბრძანებით გაიცა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება.

ამ ეტაპზე, პროექტით დაგეგმილია ტექნიკური ხასიათის ცვლილება, რომელიც ითვალისწინებს მდ. დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის პროექტის

ფარგლებში სამშენებლო პოლიგონამდე მძიმე ტექნიკის შეუფერხებლად გადაადგილებისთვის, დროებითი არასაერთო სარგებლობის დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობას.

ვინაიდან, საქართველოს გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-5 მუხლის მე-12 პუნქტის შესაბამისად, „გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით გათვალისწინებული საქმიანობის საწარმოო ტექნოლოგიის განსხვავებული ტექნოლოგიით შეცვლა ან/და ექსპლუატაციის პირობების შეცვლა, მათ შორის, წარმადობის გაზრდა, სკრინინგის პროცედურისადმი დაქვემდებარებულ საქმიანობად მიიჩნევა“, შესაძლებელია აღნიშნული ცვლილება განხილვობდეს სკრინინგს დაქვემდებარებულ საქმიანობად. შესაბამისად, მომზადებული იქნა წინამდებარე სკრინინგის ანგარიში.

2. დაგეგმილი პროექტის აღწერილობა

საპროექტო ხიდის მშენებლობის არეალი ვრცელდება ორი ქვეყნის - სომხეთსა და საქართველოს სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებს (სადახლო-ბაგრატაშენის) შორის ტერიტორიაზე, რომელიც მდებარეობს ავტომაგისტრალზე მ-6 - ერევანი-თბილისი. ტერიტორია ქ. თბილისიდან 60 კმ, ხოლო ქ. ერევნიდან 200 კმ მანძილით არის დაშორებული. პროექტი ითვალისწინებს ერთმანეთის პარალელურად ორი ორზოლიანი ხიდის მშენებლობას, რომლის საერთო სიგრძე იქნება 160 მ. ორი ორზოლიანი ცალმხრივი ხიდის კონსტრუქცია შედგება: ოთხი შუალედური და ორი განაპირა ბურჯისაგან, რომელზეც დამონტაჟდება წინასწარ მოჭიმული კოჭები (ხუთ-ხუთი მალის ნაშენი, თითოეული 32 მ სიგრძის).

როგორც უკვე აღინიშნა, ამ ეტაპზე დაგეგმილია სამშენებლო პოლიგონამდე მძიმე ტექნიკის შეუფერხებლად გადაადგილებისთვის, დროებითი არასაერთო სარგებლობის დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობა.

გზმ ანგარიში, რომელზედაც საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის 2020 წლის 30 ოქტომბრის #2-1005 ბრძანებით გაიცა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება, დროებითი არასაერთო სარგებლობის დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობას არ ითვალისწინებდა თუმცა ხსენებული ცვლილება არ გადის გზმ ანგარიშით შეთანხმებული ბუფერის საზღვრებს გარეთ. იგი მოეწყობა ხიდის მიმდებარედ რკინიგზის ლიანდაგებზე უსაფრთხოდ გადასასვლელად. (იხ. სურათი 1).

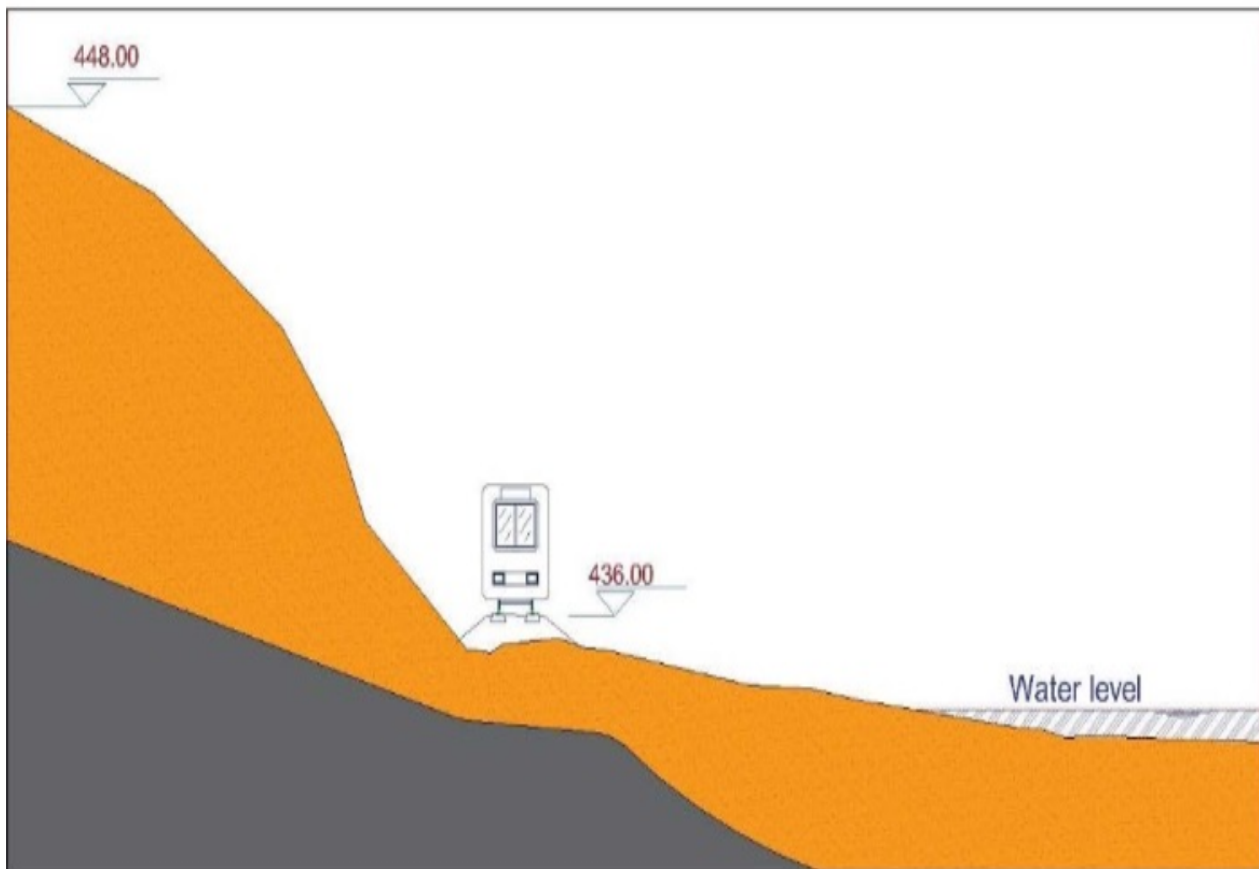


სურ. 1 - თეთრად მონიშნული ტერიტორია არის დაგეგმილი დროებითი არასაერთო სარგებლობის დაცული სარკინიგზო გადასასვლელი

ცხრილი. 1.1 - საპროექტო ტერიტორიის GPS კოორდინატები

#	X	Y
0	486072	4564145
1	486094.3	4564155
2	486095.6	4564157
3	486096.5	4564160
4	486096.7	4564162
5	486098.2	4564165
6	486102.7	4564168
7	486124.6	4564170
8	486121.2	4564180
9	486107.3	4564179
10	486096.5	4564179
11	486087.1	4564181
12	486089.3	4564169
13	486090.8	4564163
14	486090.5	4564161
15	486085.6	4564156
16	486079.6	4564154
17	486068.3	4564148
18	486055.5	4564139
19	486046.2	4564132
20	486036.1	4564121
21	486029	4564114
22	486015.2	4564102
23	486023.4	4564102
24	486029.7	4564106
25	486042.4	4564120
26	486049	4564126
27	486057.8	4564134
28	486087.1	4564181
29	486078	4564184
30	486077.2	4564177
31	486082.8	4564175
32	486087	4564174

ტერიტორია, რომელის მოსწორების საჭიროებაც გახდება სალიანდაგო გადასასვლელამდე, წარმოადგენს შემალლებულ, კლოდოვან ადგილს. რომელიც მდებარეობს კვ 448მ ფარგლებში. მოსახსნელი კლოდოვანი მასის სიმაღლე შეადგენს 5 მეტრს. შესაბამისად სალიანდაგო გადასასვლელამდე საჭირო იქნება აღნიშნული მასის მოჭრა, ისე რომ სატრანსპორტო საშუალებებმა შეძლონ სალიანდაგო ტერიტორიასთან ჩასვლა შეუფერხებლად და უსაფრთხოდ. მისი მოხსნა განხორციელდება კოდალის (კლდის ნგრევის მანქანა) გამოყენებით.



სურ. 2 - სალიანდაგო გადასასვლელის და ფერდის სქემატური სურათი



სურ. 3 - სალიანდაგო გადასასვლელთან მისასვლელი კლდოვანი ფერდი

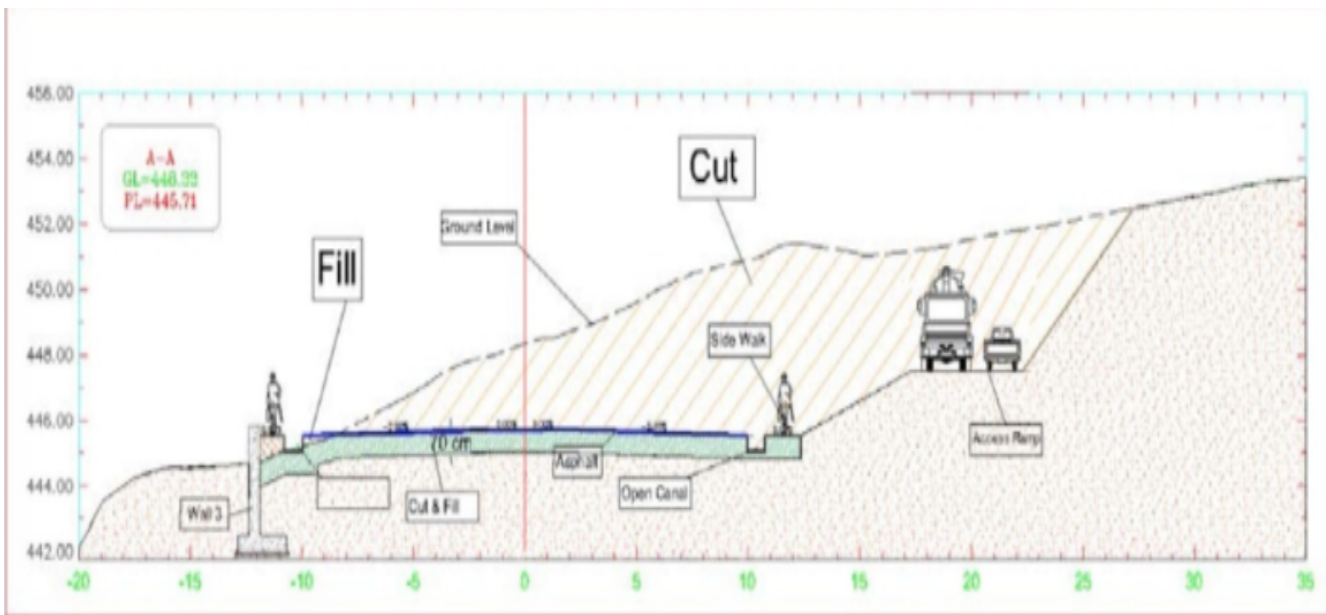
მისასვლელი გზის მომზადება დაიწყება მიწის ნაყოფიერი ფენის მოხსნით და წინასწარ შერჩეულ ტერიტორიაზე დასაწყობებით. შემდეგ მოხდება ფერდის ქვედა ნაწილის მოხსნა და ასევე წინასწარ შერჩეულ ტერიტორიაზე დასაწყობება. მოსახსნელი გრუნტის ჯამური მასა იქნება დაახლოებით 6300 მ³. დროებითი მისასვლელი გზის სიგანე იქნება დაახლოებით 6 მეტრი, იმისთვის რომ სამუშაო ტექნიკამ მარტივად მოახერხოს მანევრირება 14%-იან დაქანებაზე.

სადახლო-აირუმის 2572 კმ კვ5-ის მეორე რგოლში დროებითი არასაერთო სარგებლობის დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობა ითვალისწინებს გადასასვლელთან, ლიანდაგის ორივე მხარეს მექანიკურიშლაგბაუმების მოწყობას, რომელთა ნორმალური მდგომარეობა იქნება

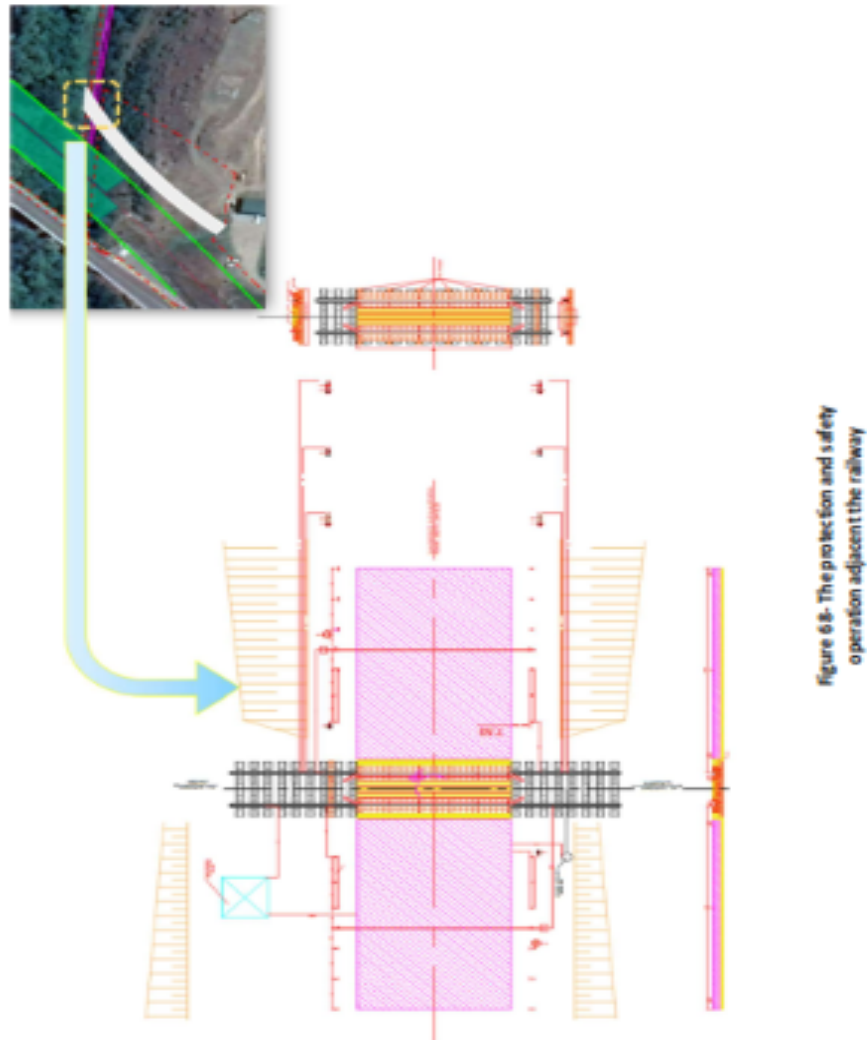
დაკეტილი (ბოქლომით). გადასასვლელის მოწყობა მოხდება სარკინიგზო გადასასვლელების მოწყობისა და მომსახურების ინსტრუქტაჟის შესაბამისად.

მშენებელსა და საქართველოს რკინიგზას შორის არსებული შეთანხმების შესაბამისად, ქარხნული წესით დამზადებული კონტეინერი დაიდგმება რკინიგზის გასწვრივ, რომელიც გამოყენებული იქნება საქართველოს რკინიგზის ოფიცრის მიერ. ოფიცერი იმოქმედებს რკინიგზის გადაკვეთის ადგილას და გააკონტროლებს კონტრაქტორის მიმოსვლას დროებით გზაზე და ასევე, განაგებს სარკინიგზო მიმოსვლას. ოფიცერი წინასწარ შეატყობინებს კონტრაქტორს მატარებლის მოახლოების შესახებ, იმისთვის რომ თავიდან იქნას აცილებული გაუთვალისწინებელი მოვლენები და უბედური შემთხვევები. დროებითი გზა გამოყენებული იქნება მხოლოდ და მხოლოდ საიტ მენეჯერისა და რკინიგზის ოფიცრის მკაცრი მეთვალყურეობის ქვეშ. რკინიგზის გადასასვლელთან, ასევე დამონტაჟდება მაკონტროლებელი ბარიერი სადაც რკინიგზის ოფიცერ დაუშვებს რკინიგზის გადაკვეთას ბარიერის აწევით.

აღნიშნული პროექტი შეთანხმებული და დამტკიცებულია სს „საქართველოს რკინიგზის“ შესაბამის სამსახურებთან (იხ. დანართი 1).



სურ. 4 - დაგეგმილი გადასასვლელის სქემა მოსახსნელი ფერდის ჩვენებით



სურ. 5 - დაგეგმილი გადასასვლელის მოწყობის სქემა

როგორც უკვე აღინიშნა, სალიანდაგო გადასასვლელის მოსაწყობად საჭიროა შემადღებელი კლდოვანი ფერდის მოჭრა. მასთან მისასვლელად გამოყენებული იქნება ის მისასვლელი გზა, რომელიც გათვალისწინებულია გზშ ანგარიშში და წარმოადგენს საქართველოს მხრიდან საპროექტო ტერიტორიასთან მისასვლელ გზას. აღნიშნული გზა გრუნტიანია, რომელიც დამაკმაყოფილებელ მდგომარეობაშია. ეს გზა ასევე წარმოადგენს საქართველოს სასაზღვრო პოლიციის ოფისთან მისასვლელ გზას, ვინაიდან პროექტით გათვალისწინებული სამშენებლო მოედანი იწყება სწორედ ამ ოფისის მოპირდაპირე მხრიდან.



სურ. 6 - მისასვლელი გზა

დროებითი დაცული არასაერთო სარგებლობის მქონე სალიანდაგო გადასასვლელის მოსაწყობად, მისი მოწყობის და ფერდის მოხსნის სამუშაოების განხორციელების გრაფიკი და მძიმე ტექნიკის გადაადგილება წინასწარ იქნება 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 იქნება სასაზღვრო პოლიციის მიერ მათი მხრიდან გაცემული შესაბამისი სერთიფიკატით.

3. გარემოს არსებული მდგომარეობის აღწერა და მოსალოდნელი ზემოქმედებები

3.1 კლიმატურ - მეტეოროლოგიური პირობები

მონაცემები საპროექტო ტერიტორიის კლიმატური მაჩვენებლების შესახებ აღებულია საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2008 წლის 25 აგვისტოს №1-1/1743 ბრძანებით დამტკიცებული - დაპროექტების მონაცემების „სამშენებლო კლიმატოლოგიის“ მიხედვით.

ცხრილი 3.1.1. საპროექტო ტერიტორიის კოორდინატები, ბარომეტრული წნევა

№	გეოგრაფიული განედი (გრადუსი და მინუტი)	გეოგრაფიული გრძედი (გრადუსი და მინუტი)	სიმაღლე ზღვის დონიდან (მ)	ბარომეტრული წნევა (ჰპა)
1	41°28'	44° 49'	406	970

სამშენებლო-კლიმატური დარაიონების მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია განეკუთვნება IIბ რაიონს.

ცხრილი 3.1.2. სამშენებლო-კლიმატური მახასიათებლები

№	კლიმატური რაიონი	კლიმატური ქვერაიონი	იანვრის საშუალო ტემპერატურა, 0C	ზამთრის 3 თვის ქარის საშუალო სიჩქარე, მ/წ	ივლისის საშუალო ტემპერატურა, 0C	ივლისის ფარდობითი ტენიანობა, %
1	II	IIბ	-5-დან -2-მდე	-	+21-დან +25- მდე	-

ცხრილი 3.1.3. ჰაერის ტემპერატურა

№	პუნქტების დასახელება	გარე ჰაერის ტემპერატურა, 0 C																			
		თვის საშუალო														წლის საშუალო					
მარნეული	იანვარი	თებერვალი	მარტი	აპრილი	მაისი	ივნისი	ივლისი	აგვისტო	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი	წლის საშუალო	ამბილტურნი მინიმუმი	ამბილტურნი მაქსიმუმი	ყველაზე ცხელი თვის საშუალო მაქსიმუმი	ყველაზე ცივი ხუთდღიანი საშუალო	ყველაზე ცივი დღის საშუალო	ყველაზე ცივი პერიოდის საშუალო		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1	მარნეულის მუნიციპალიტეტი	0,0	1,9	6,0	11,5	16,8	20,6	23,9	23,5	19,0	13,4	7,0	1,9	12,1	-25	40	30,3	-9	-12	-0,1	
														139	2,7	3,8	29,9				

ცხრილი 3.1.4. ჰაერის ტემპერატურის ამპლიტუდა

№	პუნქტების დასახელება	თვის საშუალო, 0 C														თვის მაქსიმალური, 0 C									
		იანვარი	თებერვალი	მარტი	აპრილი	მაისი	ივნისი	ივლისი	აგვისტო	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი	იანვარი	თებერვალი	მარტი	აპრილი	მაისი	ივნისი	ივლისი	აგვისტო	სექტემბერი	ოქტომბერი	ნოემბერი	დეკემბერი
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	მარნეულის მუნიციპალიტეტი	9,5	10,2	10,8	11,6	12,0	12,6	12,7	13,0	12,2	11,7	9,5	6,5	19,7	20,4	21,0	21,8	23,3	22,8	22,9	23,2	22,5	21,9	19,7	19,8

ცხრილი 3.1.5. ნალექების რაოდენობა

№	პუნქტის დასახელება	ნალექების რაოდენობა წელიწადში, მმ	ნალექების დღეამური მაქსიმუმი, მმ
1	მარნეულის მუნიციპალიტეტი	495	146

ცხრილი 3.1.6. თოვლის საფარი

№	პუნქტის დასახელება	თოვლის საფარის წონა, კვა	თოვლის საფარის დღეთა რიცხვი	თოვლის საფარის წყალშემცველობა, მმ
	მარნეულის მუნიციპალიტეტი	0,50	17	-

ცხრილი 3.1.7. ქარის მახასიათებლები

N	პუნქტების დასახელება	ქარის უდიდესი სიჩქარე შესაძლებელი 1,5,10,15,20 წელიწადში ერთხელ, მ/წმ					ქარის მიმართულების განმეორებადობა (%) იანვარი, ივლისი								ქარის საშუალო, უდიდესი და უმცირესი სიჩქარე, მ/წმ		ქარის მიმართულებისა და შტილის განმეორებადობა (%) წელიწადში								
		1	5	10	15	20	ჩ	ჩა	ა	სა	ს	სდ	დ	ჩდ	იანვარი	ივლისი	ჩ	ჩა	ა	სა	ს	სდ	დ	ჩდ	შტილი
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	მარნეულის მუნიციპალიტეტი	17	23	24	25	26	37/20	5/6	13/14	6/20	4/8	3/4	11/13	21/15	2,6/0,6	4,5/1,3	27	6	18	13	6	3	11	16	33

3.2 ინფორმაცია საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებული კულტურული და არქეოლოგიური ძეგლების შესახებ

არც საპროექტო სახიდე გადასასვლელის განთავსების და არც დაგეგმილი არასაერთო სარკინიგზო გადასასვლელის ტერიტორიაზე ისტორიულ-კულტურული ძეგლების არსებობა არ დადასტურებულა. ადგილმდებარეობის და პროექტის სპეციფიკურიდან გამომდინარე არქეოლოგიური ძეგლების გვიანი გამოვლენის ალბათობა ძალზედ დაბალია.

3.3 მდ. დებედას ჰიდროლოგიური დახასიათება

მდინარე დებედას საშუალო წლიური ხარჯების საანგარიშო სიდიდეების დასადგენად საპროექტო კვეთში, გამოყენებულია ანალოგის მეთოდი. ანალოგად აღებულია აირუმის ჰიდროლოგიური სადგურის მრავალწლიური დაკვირვების მონაცემები. აღნიშნული მონაცემები მოიცავენ პერიოდს 1955-2018 წლის ჩათვლით. აღნიშნული მონაცემებით მიღებულ იქნა 63 წლიანი ვარიაციული რიგი, რომლის მიხედვით მდინარე დებედას საშუალო წლიური ხარჯების სიდიდეები ჰიდროლოგიური სადგურის აირუმის კვეთში მერყეობენ 9.00 მ³/წმ-დან (1961 წ.) 56.7 მ³/წმ-მდე (1963 წ.).

აღნიშნული 63 წლიანი ვარიაციული რიგის სტატისტიკური დამუშავების შედეგად მომენტების მეთოდით, მიღებულია განაწილების მრუდის შემდეგი პარამეტრები:

საშუალო წლიური ხარჯების საშუალო მრავალწლიური სიდიდე $Q_0 = 33.4$ მ³/წმ;

ვარიაციის კოეფიციენტი $C_v = 0.27$;

ასიმეტრიის კოეფიციენტი $C_s = 2.30 \cdot C_v = 0.62$;

დადგენილია ვარიაციული რიგის რეპრეზენტატულობის შესაფასებელი პარამეტრები: საშუალო წლიური ხარჯების საშუალო მრავალწლიური სიდიდის შეფარდებითი საშუალო კვადრატული ცდომილება, რაც ტოლია $\sigma Q = 3.41\%$;

ვარიაციის კოეფიციენტის შეფარდებითი საშუალო კვადრატული ცდომილება $\sigma C = 8.80\%$.

მიღებული პარამეტრები დამაკმაყოფილებელია, რადგან სამშენებლო ნორმებისა და წესების მოთხოვნების შესაბამისად $\sigma Q \leq 10\%$ -ზე და $\sigma C \leq 15\%$ -ზე.

განაწილების მრუდის მიღებული პარამეტრებისა და სამპარამეტრიანი გამა-განაწილების ორდინატების მეშვეობით დადგენილია მდინარე დებედას საშუალო წლიური ხარჯების სხვადასხვა უზრუნველყოფის სიდიდეები აირუმის ჰიდროლოგიური სადგურის კვეთში.

გადასვლა ანალოგიდან (ჰ/ო აირუმი) საპროექტო ხიდის კვეთში განხორციელებულია გადამყვანი კოეფიციენტის მეშვეობით, რომლის სიდიდე მიიღება გამოსახულებით:

$$K = \frac{F_{\text{საპრ.}}}{F_{\text{ანალ.}}}$$

$F_{\text{ანალ.}}$

სადაც, $F_{\text{საპრ.}}$ - მდინარე დებედას წყალშემკრები აუზის ფართობია საპროექტო კვეთში დტოლია 3779 კმ²-ს; $F_{\text{ანალ.}}$ - მდინარე დებედას წყალშემკრები აუზის ფართობია ანალოგის, ანუ ჰ/ო აირუმის კვეთში და ტოლია 3740 კმ²-ს.

მოცემული რიცხვითი სიდიდეების შეყვანით ზემოთ მოყვანილ გამოსახულებაში, მიიღება ანალოგიდან საპროექტო კვეთში გადამყვანი კოეფიციენტის სიდიდე, რაც ტოლია 1.01-ის. ჰ/ო აირუმის კვეთში დადგენილი საშუალო წლიური ხარჯების გადამრავლებით გადამყვან კოეფიციენტზე, მიიღება მდინარე დებედას საშუალო წლიური ხარჯები საპროექტო ხიდის კვეთში. მდინარე დებედას საშუალო წლიური ხარჯების სხვადასხვა უზრუნველყოფის სიდიდეები ჰ/ო აირუმისა და საპროექტო კვეთებში, მოცემულია ცხრილში.

ცხრილი 3.3. მდინარე დებედას სხვადასხვა უზრუნველყოფის საშუალო წლიური ხარჯები მ3/წმ-ში

კვეთი	F (კმ ²)	\bar{Q}_0 (მ ³ /წმ)	Cv	Cs	K	უზრუნველყოფა P%						
						10	25	50	75	80	90	95
ჰ/ო აირუმი	3740	33.4	0.27	0.62	-	45.4	40.5	33.3	28.1	25.8	22.7	20.4
საპროექტო	3779	33.7	-	-	1.01	45.9	41.0	33.6	28.4	26.1	22.9	20.6

საანგარიშო უზრუნველყოფის (10%, 50% და 90%) საშუალო წლიური ხარჯების შიდაწლიური განაწილება თვეების მიხედვით საპროექტო ხიდის კვეთში, ჩატარებულია ჰ/ო აირუმის კვეთში თვის საშუალო ხარჯების საშუალო მრავალწლიური სიდიდეების სინქრონულად.

ცხრილი 3.3.1. მდინარე დებედას საანგარიშო უზრუნველყოფის საშუალო წლიური ხარჯების შიდაწლიური განაწილება საპროექტო ხიდის კვეთში

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	საშ.
10%-იანი უზრუნველყოფის (უხვწყლიანი)												
20.2	21.5	38.9	95.5	113	83.7	45.5	28.6	25.7	27.2	28.1	22.5	45.9
50%-იანი უზრუნველყოფის (საშუალო წყლიანი)												
14.8	15.8	28.5	69.9	83.0	61.2	33.3	21.0	18.8	19.9	20.6	16.5	33.6
90 %-იანი უზრუნველყოფის (მცირე წყლიანი)												
10.1	10.7	19.4	47.7	56.5	41.7	22.7	14.3	12.8	13.6	14.0	11.2	22.9

მაქსიმალური ხარჯები

მდინარე დებედას წყლის მაქსიმალური ხარჯების საანგარიშო სიდიდეების დასადგენად საპროექტო კვეთში, გამოყენებულია ანალოგის მეთოდი. ანალოგად აღებულია ჰიდროლოგიური სადგურის - აირუმის მრავალწლიური დაკვირვების მონაცემები. აღნიშნული მონაცემები მოიცავენ პერიოდს 1955 წლიდან 1959 წლამდე და 1961-დან 2018 წლამდე. აღნიშნული 63 წლიანი ვარიაციული რიგის სტატისტიკური დამუშავების შედეგად მომენტების მეთოდით, მიღებულია განაწილების მრუდის შემდეგი პარამეტრები:

მაქსიმალური ხარჯების საშუალო მრავალწლიური სიდიდე $Q_0=233\text{მ}^3/\text{წმ}$;

ვარიაციის კოეფიციენტი $Cv=0.48$;

ასიმეტრიის კოეფიციენტი $Cs=4.44 \cdot Cv= 2.13$;

დადგენილია ვარიაციული რიგის რეპრეზენტატულობის შესაფასებელი პარამეტრები: საშუალო წლიური ხარჯების საშუალო მრავალწლიური სიდიდის შეფარდებითი საშუალო კვადრატული ცდომილება, რაც ტოლია $\sigma Q_0=6.06\%$;

ვარიაციის კოეფიციენტის შეფარდებითი საშუალო კვადრატული ცდომილება $\sigma C_v=8.60\%$.

მიღებული პარამეტრები დამაკმაყოფილებელია, რადგან სამშენებლო ნორმებისა და წესების მოთხოვნების შესაბამისად $\sigma Q_0 \leq 10\%$ -ზე და $\sigma C_v \leq 15\%$ -ზე.

მომენტების მეთოდით მიღებული განაწილების მრუდის პარამეტრებისა და სამპარამეტრიანი გამა-განაწილების ორდინატების მეშვეობით დადგენილია მდინარე დებედას მაქსიმალური ხარჯების სხვადასხვა უზრუნველყოფის სიდიდეები ჰ/ს აირუმის კვეთში.

გადასვლა ანალოგიდან (ჰ/ს აირუმი) საპროექტო ხიდის კვეთში განხორციელებულია გადამყვანი კოეფიციენტის მეშვეობით, რომლის სიდიდე მიიღება იმავე გამოსახულებით, რომელიც გამოყენებულია საშუალო წლიური ხარჯების შემთხვევაში და ტოლია 1.01-ის.

ჰ/ს აირუმის კვეთში დადგენილი მაქსიმალური ხარჯების გადამრავლებით გადამყვან კოეფიციენტზე, მიიღება მდინარე დებედას მაქსიმალური ხარჯები საპროექტო ხიდის კვეთში.

ასევე აღსანიშნავია, რომ საპროექტო მშენებლობის დროს დაგეგმილია მდინარე დებედას გადაგდების/კალაპოტის ცვლილება (აღნიშნულ საქმიანობაზე მომზადდა „ინფორმაცია მშენებლობის პროცესში მდინარის დროებითი გადაგდების/კალაპოტის შესაძლო ცვლილების შესახებ; სამუშაოების შესრულებისას იქთიოფაუნასა და წყალზე დამოკიდებულ ცხოველებზე მოსალოდნელი ზემოქმედებები და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები“, რომელიც საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა 2021 წლის 31 მაისს №2-8/8456 წერილით მიაწოდა ინფორმაცია გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს) მდინარის კალაპოტის დროებით შეცვლისთვის გამოყენებული იქნება დროებითი კოფერდამები. საინჟინრო ჯგუფთან კონსულტაციის შემდეგ დადგინდა, რომ უმჯობესია კოფერდამების სახით გამოყენებული იქნეს ბალასტი / ხრეში, მშრალი სეზონის დროს, რადგან ამ დროს წყლის დონე შედარებით დაბალია. ეს მეთოდი საკმაოდ მარტივია - ბალასტი დაიყრება მდინარის სანაპიროს გასწვრივ, რის შემდეგაც ბულდოზერი შეიტანს ბალასტს მდინარეში და ნელ-ნელა შეცვლის მდინარის მიმართულებას. იმ შემთხვევაში თუ კოფერდამის მოწყობის შედეგად კალაპოტში ვერ

იქნება უზრუნველყოფილი საკმარის ადგილი მდინარის სრული ნაკადის გატარებისთვის, პარალელურად ექსკავატორის გამოყენებით მოხდება მდინარის ფსკერის ჩაღრმავება და კალაპოტის ტევადობის გაზრდა.

თუმცა ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ იმ შემთხვევაში, თუ სამუშაოები გახანგრძლივდა და საჭირო გახდა მისი შესრულებაც შედარებით წყალუბვ პერიოდშიც, განიხილება კოფერდამების ალტერნატიული მეთოდების გამოყენება. ქვიშიანი ტომრები ან კუბიკის ფორმის სხმული ბეტონი.

კოფერდამების მოწყობის შემდგომ საჭიროა მდინარის ნაკადისაგან თავისუფალი სამუშაო ზონის სრულად გათავისუფლება წყლისგან. სამუშაო ზონა უნდა იყოს მშრალი. ამიტომ განთავსდება წყლის ტუმბო, მდინარის კალაპოტის სამუშაო ზონაში დარჩენილი ან კოფერდამებიდან შემოჟონილი წყლის ამოტუმბვის მიზნით.

მდინარის კალაპოტში მიმდინარე სამუშაოების დროს პროექტით არ არის გათვალისწინებული მდინარის ნაკადის უწყვეტობის დარღვევა ან ფრაგმენტაცია, თუმცა მიმდინარე სამუშაოებმა შესაძლებელია გარკვეულ უბნებში წარმოიქმნას საერთო ნაკადისგან განცალკევებული გუბურები. ყოველივე ეს გარკვეულ გავლენას იქონიებს იქთიოფაუნასა და წყალზე დამოკიდებულ ცხოველების საარსებო პირობებზე, შესაძლებელია მოკლევადიან პერიოდში შეაფერხოს თევზების თავისუფალი მიგრაცია. მსგავსი ფაქტების აღმოჩენის შემთხვევაში მყისიერად მოხდება რეაგირება და ცალკეული გუბურები უმოკლეს ვადაში დაუკავშირდება მდინარის ნაკადს.

დროებითი დაგეგმილი სამუშაოები მოიცავს მდ. დებედას კალაპოტის მცირე მონაკვეთს, ხოლო ჩასატარებელი სამუშაოები იქნება ხანმოკლე. კოფერდამების მოწყობის შედეგად მდინარეში შეწონილი ნაწილაკების კონცენტრაციის გაკონტროლება შესაძლებელი იქნება წყლის სინჯის ანალიზის საშუალებით და დასაშვები ზღვრული ნორმის გადაჭარბების შემთხვევაში მოხდება სამუშაოების ინტენსივობის კლება ან დროებით მათი შეჩერება. სამუშაოების დასრულების შემდეგ მოხდება კოფერდამის დემონტაჟი.

ნავთობპროდუქტებით მდინარის და მისი კალაპოტის დაბინძურების თავიდან აცილების მიზნით მიმდინარე სამუშაოების დროს ყოველდღიურად შემოწმდება სამშენებლო ტექნიკის გამართულობა და რაიმე ხარვეზის აღმოჩენის შემთხვევაში ასეთი სახის ტექნიკა არ დაიშვება

სამშენებლო მოედანზე. მდინარის მშრალ კალაპოტში დამაბინძურებელი ნივთიერებების მოხვედრის შემთხვევაში მოხდება აღნიშნული გრუნტის მოხსნა და შესაბამის დაცულ ადგილას გადატანა, რის შედეგადაც მოხდება მისი მართვა, ნარჩენების მართვის გეგმის შესაბამისად.

მდინარის კალაპოტში მიმდინარე სამუშაოების დროს პროექტით არ არის გათვალისწინებული მდინარის ნაკადის უწყვეტობის დარღვევა ან ფრაგმენტაცია, თუმცა მსგავსი ფაქტების აღმოჩენის შემთხვევაში მყისიერად მოხდება რეაგირება და ცალკეული გუბურები უმოკლეს ვადაში დაუკავშირდება მდინარის ნაკადს.

ყოველივე ზემოთხსენებული საქმიანობა და დაგეგმილი შემარბილებელი ღონისძიებების ზედმიწევნით გატარება და მუდმივი მონიტორინგი კიდევ უფრო შეამცირებს მოსალოდნელ ზემოქმედებას. საერთო ჯამში მოსალოდნელი ზემოქმედება იქნება დაბალი მნიშვნელობის და პროექტი არ საჭიროებს რაიმე სახის საკომპენსაციო ღონისძიებების გატარებას. აღნიშნული სამუშაოები რაიმე სახის შეუქცევად ზემოქმედებას ვერ მოახდინოს წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე.

3.4 ბიოლოგიური გარემო

3.4.1 მცენარეული საფარის აღწერა და მასზე ზემოქმედება

უშუალოდ სალიანდაგო გადასასვლელი და შემადლებული მიწის ის ნაწილი, რომლის მოჭრაც არის გათვალისწინებულია მისასვლელი გზის მოწყობისთვის თავისუფალია მცენარეული საფარისგან. როგორც უკვე აღინიშნა დაგეგმილი არასაერთო სარგებლობის სალიანდაგო გადასასვლელის მოწყობა გათვალისწინებულია პროექტის ბუფერის შიგნით. ხოლო, სრული პროექტის ფარგლებში გავრცელებული მცენარეული საფარის დეტალური აღწერა მათზე ზემოქმედებების აღწერით წარმოდგენილია გზშ ანგარიშში.

გზშ ანგარიშის მოზადების პროცესში ჩატარდა საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებული მცენარეული საფარის დეტალური კვლევა. ჩატარებული კვლევების შესაბამისად დადგინდა რომ საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ გავრცელებულია ძირითადად მდინარის ჭალის მცენარეულობა, რომელიც წარმოდგენილია ხეების, ბუჩქების და წყალმცენარეების სახით.

მდ. დებედას სანაპირო ზოლის მონაკვეთში წარმოდგენილ მდინარისპირა ჭალაში ძირითადად დომინირებენ სხვადასხვა სახეობის ტირიფები - *Salix spp.* და მურყანი - *Alnus barbata*. შერეულია: *Populus spp.*, *Ulmus minor*, *Morus alba*, *Acer campestre*, *Acacia dealbata*, *Tilia begoniifolia*, *Tilia caucasica*, *Svida australis*, *Tamarix ramosissima*, *Prunus spinosa*, *Rubus anatolicus*, *Hippophaë rhamnoides*, *Elaeagnus angustifolia*, *Salix magnifica* და სხვა. მდ. დებედას სანაპიროს გასწვრივ წარმოდგენილი მცენარეული საფარის შემადგენლობის მხრივ საპროექტო უბანი მიეკუთვნოს მდინარის სანაპირო ტყის ჰაბიტატს, კერძოდ: ჰაბიტატის ტიპი: 91E0* საქართველოს კოდი: მდინარის სანაპირო ტყე, მათ შორის ჰაბიტატის ქვე-ტიპი: 91E0 *01. რიყის მცენარეულობა. ფერდობებზე დომინირებს ძებვი - *Paliurus spina-christi*, შერეულია *Hippophaë rhamnoides* *Rubus caesius*, *Corylus avellana*, *Crataegus spp*, *Rosa canina* და ა.შ.

სახიდე გადასასვლელის პროექტით გათვალისწინებული ტერიტორიის ნაწილი მარნეულის მუნიციპალიტეტის, ხოლო ნაწილი საქართველოს რკინიგზის საკუთრებაში შედის. შესაბამისად პროექტის ფარგლებში განხორციელდა მცენარეული საფარის აღრიცხვა-ტაქსაცია მეტყევე სპეციალისტის მიერ, სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტოს თანხმობის მოპოვების მიზნით ხეების მოჭრასთან დაკავშირებით. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მომზადდა ამორიცხვის მასალები და განხორციელდა საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული პროცედურები.

აქვე აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ საპროექტო ტერიტორიის არცერთი ნაწილი არ კვეთს ტყის ფონდს. ამასთან, ჩატარებული კვლევის შედეგად, საპროექტო ტერიტორიაზე წითელი ნუსხით დაცული სახეობები არ გამოვლენილა.

რაც შეეხება, უშუალოდ იმ ტერიტორიას, სადაც მოეწყობა დროებითი მისასვლელი გზა მცენარეული საფარი წარმოდგენილი არ არის. შესაბამისად პროექტით გათვალისწინებული ცვლილება, მცენარეულ საფარზე ზემოქმედებას არ ითვალისწინებს.

3.4.2 ცხოველთა სამყარო და მასზე ზემოქმედება

პროექტით გათვალისწინებულ დერეფანში და მის მიმდებარედ, ძირითადად გავრცელებულია სტეპებისათვის დამახასიათებელი ცხოველები. ტყის სახეობები ძალზედ შემცირებულია, რაც

გატყიანებული ტერიტორიების სიმცირით, სარკინიგზო არსებული ხაზით და ძლიერი ანთროპოგენური ზემოქმედებითაა გამოწვეული.

საკვლევი ტერიტორია, როგორც საქართველოს, ისე სომხეთის მხარეს გარემომორტყმულია სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთების სახით, რომლებიც ბიომრავალფეროვნების კუთხით დაბალი კონსერვაციული ღირებულების ტერიტორიებს წარმოადგენენ.

საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს შედარებით ღირებულ ჰაბიტატს წარმოადგენს მდ. დებედას სანაპირო ზოლის გასწვრივ ცალკეული უბნების სახით შემორჩენილი ძლიერ დეგრადირებული ჭალის ტყის დერივატები. თუმცა აღნიშნულ უბანზე საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის და მასთან ერთად სასაზღვრო გამშვები პუნქტის არსებობა, ამასთანავე საქართველოს ტერიტორიაზე სარკინიგზო ხაზი, მნიშვნელოვანი შემაშფოთებელი ფაქტორია. აქედან გამომდინარე საპროექტო უბანზე და მის მიმდებარედ ცხოველთა მაღალღირებულო სახეობებისთვის მუდმივი საბინადრო ადგილების არსებობა ძალზედ დაბალი ალბათობისაა ხმაურისა და ვიბრაციის გამო.

ბუბუმწოვრები

საპროექტო ხიდის განთავსების ადგილის მიმდებარედ მინდვრებსა და სახნავ-სათეს სავარგულებ მინდვრის თავის (Apodemus agrarius) სოროები (იხ. სურათი 3.4.1), აღნიშნული სახეობა ფართოდაა გავრცელებული მთელს საქართველოს ტერიტორიაზე და ძირითადად ბინადრობს სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებში.



სურ. 3.4.1 - მინდვრის თავის სორო

გარდა ამისა, კვლევების დროს მდინარე დებედაზე ნანახი იქნა წყლის მემინდვრის (*Arvicola terrestris*) სოროები. წყლის მემინდვრია 24 სმ-მდე სიგრძის ძუძუმწოვარი ცხოველია, რომელიც დაკავშირებულია წყალსატევებთან (მდინარე, ტბა). გავრცელებულია ევროპაში, ჩრდილო და ნაწილობრივ წინა აზიაში. საქართველოში გავრცელებულია თითქმის ყველგან.

კვლევის პროცესში ყურადღება დაეთმო წყლის მოყვარული ძუძუმწოვრების (მათ შორის საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი წავის *Lutra lutra*) არსებობის ნიშნების დაფიქსირებას. თუმცა კვლევის დროს არ დაფიქსირებულა ამ სახეობის არსებობის კვალი და მისთვის მიმზიდველი ჰაბიტატები. ასევე არ გამოვლენილა ისეთი სენსიტიური ადგილები, რომლებიც მიმზიდველი იქნება ღამურების მრავალრიცხოვანი კოლონიების არსებობისთვის.

ლიტერატურული წყაროებიდან და საველე გასვლებიდან მიღებულ შედეგებზე დაყრდნობით საპროექტო რაიონის ფარგლებში გავრცელებულია შემდეგი ძუძუმწოვრები:

ცხრილი 3.4.2.1. საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებული ძუძუმწოვრები

№	ლათინური დასახელება	ქართული დასახელება	წითელი ნუსხა	IUCN	Bern convention	ლიტერატურული მონაცემი	კვლევის დროს დაფიქსირებული
1	Erinaceus concolor Martin.	ზღარბი		LC		+	-
2	Vulpes vulpes	ველის მელა		LC		+	-
3	Canis aureus	ტურა		LC		+	-
4	Lepus europaeus	ევროპული კურდღელი		LC		+	-
5	Apodemus agrarius	მინდვრის თაგვი		LC		+	+
6	Talpa caucasica	თხუნელა		LC		+	-
7	Arvicola terrestris	წყლის მემინდვრია				+	+
8	Canis lupus	მგელი		LC	II	+	-
9	Dryomys nitedula Pallas.	ტყის ძილგუდა(ღნავი)		LC		+	-

IUCN-ის წითელი ნუსხის კატეგორიები.

CR = კრიტიკული საფრთხის ქვეშ მყოფი. EN = საფრთხეში მყოფი.

VU = მოწყვლადი

NT = საფრთხესთან მიახლოებული. LC = არ საჭიროებს ზრუნვას

საქართველო-სომხეთის დამაკავშირებელი ხიდის მშენებლობის საპროექტო არეალში გავრცელებულ ფაუნაზე დაკვირვება წარმოებს 2019 წლის იანვრიდან. შეგროვებული იქნა როგორც საფონდო მასალა, ასევე გამოკითხული იქნა ადგილობრივი მოსახლეობა. გარდა ამისა,

ჩატარდა ცხოველთა ნაფეხურების დაკვირვება ზამთრის პერიოდში, თოვლის საფარზე. როგორც საფონდო მასალებიდან იქნა გამოკვლეული საპროექტო არეალში გავრცელებულია მელას, ტურას და მგლის სახეობები. თუმცა უშუალოდ საპროექტო ტერიტორიაზე ამ სახეობების არსებობის დამადასტურებელი ფაქტები არ აღმოჩენილა.

ფრინველები

საქართველო მნიშვნელოვანი ტერიტორიაა დასავლეთ პალეარქტიკული ფრინველებისათვის, რადგან აქ მათი ერთ-ერთი ძირითადი სამიგრაციო მარშრუტი გადის (შავი ზღვის აუზი, ჯავახეთი და დედოფლისწყარო), თუმცა, თავად საკვლევ ტერიტორია არ წარმოადგენს მნიშვნელოვან სამიგრაციო მარშრუტს, ე.წ. „ვიწრო ყელს“, შესაჩერებელ, შესასვენებელ ან გამოსაზამთრებელ ადგილს.

საკვლევ ტერიტორიაზე წარმოდგენილ ფრინველთა სახეობების უმრავლესობა ფართოდაა გავრცელებული მთელ საქართველოში და ასევე სომხეთში. ამასთან, მათი პოპულაციები მრავალრიცხოვანია.

ლიტერატურული მონაცემებისა და განხორციელებული კვლევების საფუძველზე შეგვიძლია ვთქვათ, რომ სახიდე გადასასვლელის საპროექტო ტერიტორიაზე შეიძლება შეგვხვდეს:

ცხრილი 3.4.2.2. საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებული ფრინველები

№	ლათინური დასახელება	ქართული დასახელება	წითელი ნუსხა	IUCN	Bern Convention	სეზონი	ლიტერატურული მონაცემი	კვლევის დროს დაფიქსირებული
1	Motacilla alba	თეთრი ბოლოქანქარა		LC	II	YR-R, M	+	-
2	Apus apus	ნამგალა		LC		BB, M	+	-
3	Merops apiaster	ოქროსფერი კვირიონი		LC	II	BB, M	+	-
4	Corvus cornix	რუხი ყვავი		LC		YR-R	+	+

5	Garrulus glandarius	ჩხიკვი		LC		YR-R	+	-
6	Turdus merula	შაშვი		LC		YR-R	+	+
7	Delichon urbicum	ქალაქის მერცხალი		LC	II	BB, M	+	-
8	Sturnus vulgaris	შოშია		LC		YR-R, M	+	-
9	Columba livia	გარეული მტრედი		LC		YR-R	+	-
10	Columba oenas	გულიო (ან გვიძინი)		LC		YR-R	+	-
11	Columba palumbus	ქედანი		LC		YR-R	+	-
12	Hirundo rustica	სოფლის მერცხალი		LC	II	BB, M	+	+
13	Oriolus oriolus	მოლალური		LC	II	BB, M	+	-
14	Turdus viscivorus	ჩხართვი		LC		YR-R	+	-
15	Erithacus rubecula	გულწითელ ა		LC	II	YR-R	+	-
16	Fringilla coelebs	სკვინჩა		LC		YR-R, M	+	-
17	Cuculus canorus	გუგული		LC		BB, M	+	-
18	Phoenicurus phoenicurus	ჩვეულებრივი ბოლოცეცხლა		LC	II	BB, M	+	-
19	Passer montanus	მინდვრის ბელურა		LC		YR-R	+	+
20	Carduelis carduelis	ჩიტბატონა		LC	II	YR-R, M	+	-
21	Carduelis chloris	მწვანულა		LC	II	YR-R, M	+	-

22	Parus major	დიდი წივწივა (წიწკანა)		LC	II	YR-R	+	-
23	Lanius collurio	ჩვეულებრივი ვი ლაჟო		LC	II	BB, M	+	+
24	Turdus philomelos	წრიპა შაშვი		LC		YR-R, M	+	-
25	Aegithalos caudatus	თოხიტარა		LC		YR-R, M	+	-
26	Falco tinnunculus	ჩვეულებრივი ვი კირკიტა		LC	II	BB, M	+	-
27	Buteo buteo	ჩვეულებრივი ვი კაკაჩა		LC	II	YR-R, M	+	+
28	Corvus frugilegus	ჭილყვავი		LC		YR-R, M	+	+
29	Pica pica	კაჭკაჭი		LC		YR-R	+	+
30	Coracias garrulus	ჩვეულებრივი ვი ყაყაპი		LC	II	BB, M	+	-
31	Coturnix coturnix	მწყერი		LC		YR-R, M	+	-

სახეობების სეზონური ცხოვრება საკვლევ ფართობზე:

YR-R = მთელი წლის განმავლობაში მცხოვრები; მოზუდარი.

YR-V = მთელი წლის განმავლობაში ვიზიტორი; არა მოზუდარი. BB = ტერიტორიაზე შემოდის მხოლოდ გასამრავლებლად.

SV = ზაფხულის ვიზიტორი, არა მოზუდარი, შეიმჩნევა გაზაფხულზე და ზაფხულში.

M = მიგრანტი, მიგრაციის დროს (შემოდგომაზე და გაზაფხულზე) შეიძლება მოხვდეს ამ ტერიტორიაზე.

IUCN-ის წითელი ნუსხის კატეგორიები. CR = კრიტიკული საფრთხის ქვეშ მყოფი. EN = საფრთხეში მყოფი. VU = მოწყვლადი; NT = საფრთხესთან მიახლოებული. LC = არ საჭიროებს ზრუნვას

აქვე აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ უშუალოდ შემადგენელი ფერდის იმ ნაწილზე, რომლის მოხსნაც საჭიროა დაგეგმილი ცვლილების განსახორციელებლად, რაიმე ტიპის საბუდარი ადგილები, ბუდეები, ფრინველთა ექსკრემენტები ნანახი არ ყოფილა. შესაბამისად ცვლილების განხორციელება ფრინველთა საბუდარი ადგილების მოსპობასთან დაკავშირებული არ იქნება.

რეპტილიები და ამფიბიები

საველე კვლევისას განხორციელდა რეპტილიების ვიზუალურად დაფიქსირება/აღრიცხვა. ლიტერატურული წყაროებიდან ცნობილი 6 სახეობიდან, ადგილზე ნანახი იქნა 2 სახეობა: საშუალო ხვლიკი (*Lacerta media*) და გველბოკერა (*Pseudopus apodus*). ორივე სახეობა საქართველოში ფართოდ გავრცელებული ხვლიკია, რომლის საბინადრო გარემოს მშრალი ადგილები წარმოადგენს.

მდინარეების სანაპირო ზოლში ლიტერატურულად ცნობილი 3 სახეობის უკუდო ამფიბიიდან ველზე ნანახი იქნა 1, ტბის ბაყაყი (*Pelophylax ridibundus*).

სახიდე გადასასვლელის საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებული სახეობები წარმოდგენილია ცხრილების სახით.

ცხრილი 3.4.2.3. საპროექტო ტერიტორიაზე გავრცელებული რეპტილიების და ამფიბიების სახეობები

№	ლათინური დასახელება	ქართული დასახელება	წითელი ნუსხა	IUC N	ლიტ. მონაცემი	კვლევის დროს დაფიქსირებული
რეპტილიები						
1	<i>Pseudopus apodus</i>	გველბოკერა	NE	LC	+	+
2	<i>Anguis fragilis</i>	ბოხმეჭა	NE	LC	+	-
3	<i>Lacerta media</i>	საშუალო ხვლიკი	LC	DD	+	+
4	<i>Vipera lebatina</i>	გიურზა	NE	NT	+	-
5	<i>Testudo graeca</i>	ხმელთაშუა ზღვის	VU	VU	+	-
6	<i>Natrix natrix</i>	ჩვეულებრივი ანკარა	LC	LC	+	-
ამფიბიები						
1	<i>Pelophylax ridibundus</i>	ტბის ბაყაყი	LC	LC	+	+

2	Rana macrocnemis	მცირეაზიური ბაყაყი	LC	LC	+	-
3	Hyla orientalis	ჩვეულებრივი ვასაკა	LC	LC	+	-

საველე კვლევის დროს არ აღმოჩენილა არცერთი ქვეწარმავალი. მხოლოს ერთი ხვლიკის სახეობა (გველისთვალეხა ხვლიკი) იქნა აღმოჩენილი. მდინარის მიდამოებში ასევე აღმოჩენილ იქნა ორი ამფიბიის სახეობა (ტბის ბაყაყი და აზიური მცირე ბაყაყი).

იხტიოფაუნა

მდ. დებედას იხტიოფაუნა გამოირჩევა ისეთი სახეობებით, როგორცაა კალმახი, ორაგული, მტკვრის წვერა, რუხ-ფარფლიანი თევზი, კავკასიური სკრაბი.

საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ, მდ. დებედაში არსებული თევზების სახეობების დადგენის მიზნით განხორციელდა სამოყვარულო თევზჭერა ბადეების საშუალებით. საველე ვიზიტების განმავლობაში, რომელიც წლის განმავლობაში რამოდენიმეჯერ ჩატარდა სომხეთის მხარის ექსპერტების მიერ, აღმოჩენილი იქნა სულ 2 სახეობა, რომელიც იდენტიფიცირებულია, როგორც მტკვრის წვერა და კავკასიური სკრაბი.



კავკასიური სკრაბი



მტკვრის წვერა

როგორც უკვე აღინიშნა, უშუალოდ საპროექტო ტერიტორიაზე, სადაც გათვალისწინებულია ფერდის მოჭრის სამუშაოების განხორციელება, შესაძლებელია ბუდობდნენ მინდვრის თაგვები და

ხვლიკები. პროექტის განხორციელებამ მოსალოდნელია გამოიწვიოს მათთვის საცხოვრებელი ადგილის შეცვლა. მიწის სამუშაოების დროს თხრილები გარკვეულ რისკს შეუქმნის მცირე ძუძუმწოვრებს: შესაძლებელია თხრილში მათი ჩავარდნა, დაშავება და სიკვდილიანობა.

აღნიშნული ზემოქმედება დროებითი ხასიათისაა და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტურად გატარების და მუდმივი მონიტორინგის პირობებში შესაძლებელია ხმელეთის ცხოველებზე ზემოქმედების დაბალ მნიშვნელობამდე დაყვანა ან/და თავიდან აცილება კი.

პროექტით გათვალისწინებული ცვლილების გამო, მდინარის იხტიოფაუნაზე და ასევე ფრინველებზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის, ხოლო დროებითი მისასვლელის მოწყობის დროს გამოწვეული ზემოქმედება შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების განსაზღვრით და მონიტორინგის წარმოებით, როგორც იხტიოფაუნაზე ისე ცხოველთა სამყაროს სხვა წარმომადგენლებზე განხილულია გზშ ანგარიშში, რომელზეც 2020 წლის 30 ოქტომბერს გაცემულია საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის #2-1005 ბრძანება და გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება. ვინაიდან დაგეგმილი ცვლილება არ სცილდება გზშ ანგარიშით გათვალისწინებულ ბუფერს, გამოყენებული იქნება ყველა ის მიდგომა და შემარბილებელი ღონისძიება, რომელიც გათვალისწინებულია გზშ ანგარიშში.

3.5 დაცული ტერიტორიები და ტყის ფონდი

საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს, როგორც საქართველოს და სომხეთის ეროვნული კანონმდებლობებით, ასევე საერთაშორისო კონვენციებით დაცული ტერიტორიები წარმოდგენილი არ არის. ამასთან საპროექტო ტერიტორია არ კვეთავს ტყით ფონდის მიწებს.

აღნიშნულიდან გამომდინარე პროექტის ზემოქმედება დაცულ ტერიტორიებზე და ტყის ფონდის მიწებზე მოსალოდნელი არ არის.

4. პროექტის განხორციელებისთვის საჭირო ტექნიკა

ახალი ხიდების მშენებლობის დროს გამოყენებული იქნება მსგავსი პროექტებისთვის დამახასიათებელი ტექნიკა. აღნიშნული ტექნიკის ნაწილი დროებით გამოყენებული იქნება სალიანდაგო გადასასვლელის მოსაწყობად და ასევე ფერდის მოხსნის პროცესში.

უშუალოდ წინამდებარე პროექტის მიზნებისთვის გამოსაყენებელი ტექნიკის ჩამონათვალი წარმოდგენილია ცხრილში.

#	დასახელება	რაოდენობა
1	სანგრევი კოდალა ფერდის მოსახსნელად	1
2	ექსკავატორი	2
3	ბორბლიანი მტვირთავი	2
4	სატვირთო მანქანა	3

5. დაგეგმილი სალიანდაგო გადასასვლელის პროექტის ფარგლებში ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა და დასაწყობება

როგორც უკვე აღინიშნა სალიანდაგო გადასასვლელის სარგებლობისთვის საჭირო იქნება სალიანდაგის პარალელურად არსებული ფერდის მოხსნა. ფერდის სიმაღლე შეადგენს 5 მეტრს. მოსაწყობი გზის სიგანე იქნება 6 მეტრი, ხოლო მიახლოებითი სიგრძე 100 მეტრი.

იმის გათვალისწინებით, რომ ფერდის ზედაპირი ძლიერ დეგრადირებულია და ძირითადად წარმოდგენილია კენჭიან-ქვიანი ზედაპირით, აქ ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა სუსტადაა წარმოდგენილი და მოსახსნელი ნაყოფიერი ფენის სიმაღლედ განისაზღვრა 0,05მ.

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 600 მ²-

ს. ნაყოფიერი ფენის საშუალო სიმძლავრის (0,05მ) გათვალისწინებით, მოსახსნელი ნაყოფიერი ფენის მოცულობა დაახლოებით იქნება:

$$600 \times 0.05 = 30 \text{ მ}^3$$

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

ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის განთავსება მოხდება შესაბამისი წესების დაცვით: ნაყარის სიმაღლე არ აღემატება 2 მ-ს; ნაყარის ფერდებს მიეცემა შესაბამისი დახრის (45°) კუთხე; დაცული იქნება სამუშაო მოედნების საზღვრები მოსაზღვრე უბნების შესაძლო დაბინძურების, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დაზიანების და ნიადაგის ეროზიის თავიდან აცილების მიზნით.

6. მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და გრუნტის დასაწყობების ადგილი

პროექტის განხორციელების პროცესში სალიანდაგო გადასასვლელის გვერდით არსებული ფერდის მოხსნისას წარმოიქმნება როგორც ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა ასევე ფერდის ნაშალი, ფუჭი ქანები (სხვადასხვა შემადგენლობის გრუნტი). როგორც უკვე აღინიშნა, მოსალოდნელია დაახლოებით 30მ³ რაოდენობის ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის წარმოქმნა, ხოლო ფერდის მოხსნის შედეგად მოსალოდნელია დაახლოებით 6 000მ³ მასის წარმოქმნა. მოხსნილი ორივე მასა, როგორც ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა, ასევე ფუჭი ქანები გატანილი იქნება საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ არსებულ ტერიტორიაზე და დასაწყობდება ცალ-ცალკე. აღნიშნული ტერიტორია ასევე შემოდის პროექტის ბუფერულ ზონაში.

ნაყოფიერი ფენის და ფერდის მოხსნისას წარმოქმნილი მასის დასაწყობებისთვის გამოყოფილი ტერიტორიის მიახლოებითი კოორდინატებია:

#	X	Y
1	41.231151	44.818144
2	41.230606	44.817857

3	41.230132	44.818479
4	41.230753	44.819171



სურ. 5.1 - ნაყოფიერი ფენის და ფერდის მოხსისას წარმოქმნილი მასის დასაწყობების ადგილი

7. ზემოქმედება სატრანსპორტო ნაკადებზე

როგორც უკვე აღინიშნა საპროექტო ტერიტორია წარმოადგენს სახიდე გადასასვლელის საპროექტო არეალთან მისასვლელი გზის გაგრძელებას. აღნიშნული ტერიტორია გადის სასაზღვრო პოლიციის ადმინისტრაციული შენობის მოპირდაპირედ. შესაბამისად სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების მარშრუტი შეთანხმებულია სასაზღვრო პოლიციასთან. ამასთან აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ აღნიშნული მისასვლელი გზა არ გამოირჩევა ინტენსიური მოძრაობით და მისი გამოყენება ხდება მხოლოდ სასაზღვრო პოლიციის ავტომობილების მიერ. ამასთან პროექტის განსახორციელებლად გამოყენებული იქნება სახიდე გადასასვლელის მოსაწყობად გამოყენებული

ტექნიკა და ახალი ტექნიკის საჭიროება არ იქნება. ამ გარემოებების გათვალისწინებით სატრანსპორტო ნაკადზე ზემოქმედების გაზრდა მოსალოდნელი არ არის.

8. ნარჩენების წარმოქმნა და მისი მართვა

არასაერთო სარგებლობის დროებითი სალიანდაგო გადასასვლელის მოწყობის პროცესში მოსალოდნელია მხოლოდ ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და ფერდის დაშლის შედეგად წარმოქმნილი მასალის წარმოქმნა, რომლის მართვაც მოხდება საქართველოს კანონმდებლობისა და გზმ-ს ანგარიშის შესაბამისად. სხვა სახის ნარჩენების წარმოქმნა საპროექტო პოლიგონზე მოსალოდნელი არ არის. ხოლო სრული პროექტის ფარგლებში მოსალოდნელი ნარჩენების და მისი მართვის შესახებ საკითხი შეთანხმებულია გზმ ანგარიშით.

ამასთანავე აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ფერდის დაშლის და სალიანდაგო გადასასვლელის მოწყობის პროცესში მკაცრი მონიტორინგი დაწესდება ტექნიკის გამართულობაზე, რათა თავიდან იქნეს აცილებული შესაძლო ავარიული დაღვრები. ასეთი ფაქტის არსებობის შემთხვევაში გატარდება გზმ ანგარიშის ავარიული სიტუაციების გეგმის, შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმის და მონიტორინგის გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებები.

9. დანართი 1 - საქართველოს რკინიგზის თანხმობა და აქტი

თამარ მეფის გამზირი 15
თბილისი, საქართველო 0102

15 Tamar Mepe Avenue
0102, Tbilisi, Georgia

Tel: 219-95-67; 219-91-59
Fax: 219-91-51

24.08.2020

N 3775

“თუნელ სად არიანა“-ს წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილი პირს,
პროექტის მენეჯერს
ბ-ნ ბეჰნუდ იუსეფიანს

ქ. თბილისი, სამგორის რაიონი, მიხეილ გახოკიძის ქ. N49

ბატონო ბეჰნუდ,



კომპანია „Tunnel Sadd Ariana“-ს 2020 წლის 12 აგვისტოს №TC/30/99/1362 წერილის თანახმად, მიმდინარე წლის 20 აგვისტოს სს „საქართველოს რკინიგზის“ სპეციალისტების მიერ შემდგარმა კომისიამ, თქვენი წარმომადგენლების დასწრებით შეამოწმა და შეისწავლა სადახლო-აირუმის კმ 2571+415 მ-ში სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობის შესაძლებლობის საკითხი.

კომისიის აქტის თანახმად, სადახლო-აირუმის სარკინიგზო გადასარბენის 2572კმ 3კმ-ის მეორე რგოლში, საავტომობილო ხიდის მშენებლობის პერიოდში, შესაძლებელია არასაერთო სარგებლობის დაცული სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობა.

გადასასვლელთან ლიანდაგის ორივე მხარეს უნდა მოეწყოს მექანიკური შლაგბაუმები, რომელთა ნორმალური მდგომარეობა იქნება დაკეტილი (ბოქლომით).

გადასასვლელის მოწყობა უნდა მოხდეს „სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობის და მომსახურების ინსტრუქციის“ თანახმად, რისთვისაც უნდა შეადგინოთ შესაბამისი ტექნიკური პროექტი, რომელიც წარმოდგენილი უნდა იყოს სს „საქართველოს რკინიგზა“-ში შესათანხმებლად.

ასევე გაცნობებთ, რომ ჩვენი მხარეების ცალკე შეთანხმების საფუძველზე ზოგადად შესაძლებელია სარკინიგზო გადასასვლელის მშენებლობა განხორციელდეს სს „საქართველოს რკინიგზის“ ძალებით და თქვენი ხარჯებით, შეთანხმებული ტექნიკური პროექტის მიხედვით.

სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობის შემდეგ უნდა შედგეს მისი მომსახურების ადგილობრივი ინსტრუქცია.

დანართის სახით გიგზავნით 2020 წლის 20 აგვისტოს აქტის ასლს 2 ფურცლად, ცნობისათვის.

ინფრასტრუქტურის დირექტორი

გ. მარუაშვილი

ქბი

სადგური სადახლო

20.08.2020 წელი

შეადგინეთ ეს აქტი მასზედ, რომ ინფრასტრუქტურის დირექტორის 2021 წლის 18 აგვისტოს N00001-49 განკარგულების თანახმად ჩვენს მიერ კომისიურად შესწავლილი იყო კმ 2572 პე 5-ის მეორე რეოლში დროებითი სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობის შესახებ. ახალი საავტომობილო ხიდის მშენებლობასთან დაკავშირებით.

კომისიამ დაადგინა:

სადგლო-პირენის გადასარბენის 2572 კმ პე 5-ის მეორე რეოლში საავტომობილო ხიდის მშენებლობის პერიოდში შესაძლებელია არასაერთო სარგებლობის დადგლი სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობა. გადასასვლელთან ღიახედიის ორივე მხარეს უნდა მოეწყოს მუქმიკური შლავებუქები, რომლებს ნორმალური მდგომარეობა იქნება დაკეტული (შეტლომებით). გადასასვლელის მოწყობა უნდა მოხდეს სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობისა და მომსახურების ინსტრუქციის შესახამისად, რისთვისაც უნდა შედგეს შესახამისი პროექტი.

სარკინიგზო გადასასვლელის მოწყობის შემდეგ უნდა შედგეს მომსახურების ადგილობრივი ინსტრუქცია.

კომისიის თავდგომარე

მომხარბის უსაფრახოების

გენერალური ინსპექტორი

/გ.წინიამშვილი/

კომისიის წევრები

სატვიროთი გადაზიდვების დგმარტამენტის

მომხარბის უსაფრახოების უფროსი რევიზორი

/მ.მაციკაძე/

სატვიროთი გადაზიდვების დგმარტამენტის

მომხარბის უსაფრახოების რევიზორი

/გ.დგინამიძე/

ადმოსავლეთი საღიანდგეო სამმარხიველოს

მთავარი ინჟინერი

/ა.გომიამსკილი/

ადმოსავლეთი საღიანდგეო სამმარხიველოს

სამმრეო-ადმოსავლეთი რევიზონის უფროსი

/ი.თავაძე/

ადმოსავლეთი ელმომარხეების სამმარხიველოს

მარჩველოს სერვის-ცენტრის უფროსი

/გ.დგომიამიძე/

სადგურ სადახლოს უფროსი

/ა.მადგარეშიშვილი/

10. დანართი 2 - გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება



საქართველოს გაეროს რაიონისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-1005

30/10/2020

ქ. თბილისი

მარნეულის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სადახლო-ზაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში წარმოდგენილია, მარნეულის მუნიციპალიტეტში, სადახლო-ზაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და მარნეულის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება.

2019 წლის 1 მაისს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა, სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოადგინა მარნეულის მუნიციპალიტეტში, სადახლო-ზაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დადგენილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მოზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი, ასევე გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (ბრძანება N 2-699; სკოპინგის დასკვნა N 58 17.06.2019).

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დადგენილია, სადახლო-ზაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე, არსებული სახიდე გადასასვლელის სამხრეთ-აღმოსავლეთით, ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა და ექსპლუატაცია. საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს ქ. თბილისიდან 60 კმ, ხოლო ქ. ერევნიდან 200 კმ მანძილის დაშორებით. საპროექტო ტერიტორიის მიხედვით კოორდინატებია X-486150, Y-4564180. საპროექტო ტერიტორიიდან უახლოესი დასახლებული პუნქტი მდებარეობს 850 მეტრის დაშორებით.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საქართველო-სომხეთის დამაკავშირებელი არსებული ხიდის ბურჯები ზოგიერთ ადგილებში დაშლილი და მდინარისგან წარეცხილია, ხიდის ზედაპირი დაზარულია და ბურჯების არადაამაკმაყოფილებელი მდგომარეობის გამო, მისი სარეაბილიტაციო სამუშაოების ჩატარება მიზანშეწონილი არ არის. არსებული ხიდი ზემოდან კვეთს საქართველო-სომხეთის დამაკავშირებელ სარკინიგზო ხაზს, რაც ასევე ხიდის დაზიანების გათვალისწინებით, საფრთხეს წარმოადგენს სარკინიგზო ლიანდაგისთვის, შესაბამისად შეიძლება ითქვას რომ დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელება მნიშვნელოვანია, როგორც ხიდზე გადაადგილებული ავტომობილების, ასევე სარკინიგზო მაგისტრალის უსაფრთხოებისთვის.

პროექტით გათვალისწინებული ხიდის საერთო სიგრძე იქნება 160 მ. ხიდი წარმოადგენს ორ ორზოლიან ცალმხრივი მიმართულებისთვის გათვალისწინებულ ხიდს, ხიდის თითოეული მიმართულების კონსტრუქცია შედგება: ოთხი შუალედური და ორი განაპირა ბურჯისაგან, რომელზეც დამონტაჟდება წინასწარმოჭიმული კოჭები (ხუთ-ხუთი მალის ნაშენი, თითოეული 32 მ სიგრძის). საპროექტო სახიდე გადასასვლელის საყრდენი კონსტრუქცია შედგება რკინაბეტონის ცალსვეტოვან ოვალური ბურჯის ტანისაგან, რომლის გაბარიტი იქნება 2 მეტრის დიამეტრის. სვეტის დაბოლოებები (რიგელები) ამცირებს მთლიანი სვეტის სიმაღლეს, ისევე, როგორც მისი კვეთის არე. მონოლითური ფილის სისქე შეადგენს 0.25 მეტრს. თითოეულ ხიდს ექნება ხუთი კოჭი, რომლებიც ერთმანეთისგან 2.35 მეტრით იქნებიან დაშორებული. ხიდების დაბოლოებებზე დამონტაჟდება რკინაბეტონის გადასასვლელი ფილები, რომელიც მიუერთდება საპროექტო გზის საფარს. დაგეგმილი საქმიანობა ითვალისწინებს სახიდე გადასასვლელების განათებას და ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების მოწყობას.

პროექტის მიხედვით, სომხეთის მხარეს, ხიდი გადაკვეთს ადგილობრივ მნიშვნელობის გზას (M3 მარშრუტი), აღნიშნულ მონაკვეთზე გათვალისწინებულია გვირაბის ტიპის სისტემა, 8,6 მეტრი სიგრძის და 5 მეტრი სიმაღლის თავისუფალი სივრცით. საქართველოს მხარეს ხიდი კვეთს საქართველო-სომხეთის დამაკავშირებელ სარკინიგზო ხაზს, აღნიშნულ მონაკვეთზე ხიდის ვერტიკალური სიმაღლე რკინიგზისთვის უნდა იყოს მინიმუმ 6.4 მ, ჰორიზონტალური სიგანე - 3,1 მ (რკინიგზის შუა ღერძიდან).

წარმოდგენილ დოკუმენტში განხილულია არაქმედების, სახიდე გადასასვლელის განთავსების და კონსტრუქციული ალტერნატივები. არაქმედების ალტერნატივა გულისხმობს, რომ უნდა გაგრძელდეს არსებული ხიდის გამოყენება, რომელიც დაზიანებულია და სამომავლოდ ნაკადის ზრდის გათვალისწინებით, ვეღარ უზრუნველყოფს მგზავრების უსაფრთხოდ გადაადგილებას. ადგილმდებარეობის ალტერნატიულ ვარიანტში განხილულია ხიდის განთავსება არსებული ხიდის დასავლეთით. კონსტრუქციულ ალტერნატივაში განხილულია, შერჩეული ალტერნატიული ვარიანტის ადგილას, ექვსეგმენტიანი და შვიდსეგმენტიანი ხიდი, რომლის დროსაც გვირაბის ბეტონის ყუთის ტიპის სისტემა ჩანაცვლებულია ხიდის ერთი ან ორი სეგმენტით სომხეთის მხარეს, ადგილობრივ მნიშვნელობის გზის გადაკვეთასთან (M3 მარშრუტზე). შერჩეული ალტერნატიული ვარიანტის ძირითადი გარემოსდაცვითი უპირატესობებია: მშენებლობის სიმარტივე და შემცირებული ხანგრძლივობა; შედარებით ნაკლები საყრდენი ბურჯების და მათი ხელსაყრელი განლაგების გამო მშენებლობის პროცესში და ასევე ექსპლუატაციის ეტაპზე, ნაკლები ზემოქმედება მდ. დებედას

იქთიოფაუნაზე და მყარი ნატანის ბუნებრივ გადაადგილებაზე; შედარებით ნაკლები ზემოქმედება საპროექტო არეალის ხელუხლებელ უბნებზე და ხე-მცენარეულ საფარზე.

მშენებლობის მიმდინარეობის პერიოდში, სატრანსპორტო ნაკადის მოძრაობისთვის გამოყენებული იქნება არსებული სახიდე გადასასვლელი. ახალი ხიდის სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ ძველი ხიდი დარჩება, როგორც ალტერნატიული შემოვლითი გზა. სამშენებლო მოედანს გააჩნია ორი მისასვლელი გზა, ერთი საქართველოს ტერიტორიიდან, ხოლო მეორე სომხეთის რესპუბლიკის მხრიდან. სომხეთის მხრიდან მდინარეზე გათვალისწინებულია დროებითი გადასასვლელის მოწყობა, რომელიც მოწყობილი იქნება მეტალის მილებით და რომელიც გამოყენებული იქნება ბურჯების მოწყობის პროცესში.

სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა იქნება დაახლოებით 30-70 ადამიანი, მათ შორის, როგორც საქართველოს, ასევე სომხეთის მაცხოვრებლები. სამუშაოს რეჟიმი იქნება ერთცვლიანი, ხოლო წელიწადში სამუშაო დღეების მაქსიმალური რაოდენობა - 250 დღე. პროექტით დაგეგმილი სამშენებლო სამუშაოების ხანგრძლივობაა 12 თვე.

მშენებლობისთვის საჭირო ასფალტბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება რეგიონში არსებული სხვადასხვა საწარმოებიდან მზა სახით.

პროექტი ითვალისწინებს სამშენებლო ბანაკების მოწყობას. სამშენებლო ბანაკი მოეწყობა როგორც საქართველოს, ასევე სომხეთის მხარეს. სომხეთის მხარეს სამშენებლო ბანაკი განთავსდება სომხეთის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე. სამშენებლო ბანაკის შემადგენლობაში შევა: მობილური ოფისი, სამშენებლო მასალების დასაწყობების ადგილი, ლაბორატორია, ლითონების დასაწყობების ადგილი, საწვავის სამარაგო რეზერვუარი, რომლის შევსებას და მომსახურებას უზრუნველყოფს ლიცენზირებული კომპანია. საქართველოს სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მოეწყობა ორი მცირე ზომის ბანაკი, ერთმანეთის მომიჯნავე ტერიტორიაზე, რომელიც ასევე წარმოადგენს სახელმწიფო საკუთრებას და იგი გამოყენებული იქნება მცირე ზომის მობილური ოფისის მოსაწყობად და სამშენებლო მასალების დროებით დასაწყობებისთვის. საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ, სომხეთის ტერიტორიაზე განთავსებულია სასტუმროს ტიპის საცხოვრებელი, რომელიც გამოყენებული იქნება მუშათა საცხოვრებლად, შესაბამისად სამშენებლო ბანაკებში საცხოვრებელი კონტეინერების მოწყობა არ იგეგმება. სამშენებლო ბანაკი ორივე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მოხრეშილი ან/და მობეტონებულია და მათზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა წარმოდგენილი არ არის. ასევე აღნიშნული ტერიტორიები თავისუფალია მცენარეული საფარისგან.

გზმ-ის ანგარიში მოიცავს საპროექტო ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის შეფასებას, რელიეფურ-მორფოლოგიურ, კლიმატურ, ჰიდროლოგიურ და საინჟინრო-გეოლოგიურ პირობებს, ასევე ინფორმაციას საპროექტო არეალში არსებული ბიოლოგიური გარემოს შესახებ.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტერიტორიაზე ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა, რომლის მიხედვით, სამშენებლო უბანზე გამოიყო ოთხი საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე): სგე-1 ვულკანური ქანებით, სგე-2 მდინარის კალაპოტის უბეში მარცვლოვანი ალუვიური ნალექები, სგე-3 ტბიური ნალექები (სომხეთის მხარე), სგე-4 ალუვიურ-პროლუვიური ნალექები (საქართველოს მხარე). ჭაბურღილების გეოტექნიკური მდგომარეობის მიხედვით შრის სიმძლავრის

კოეფიციენტი ძირითადად მაგარი ან ძალიან მაგარია. წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, საავტომობილო ხიდის სამშენებლო უბნის ფარგლებში ჩატარებული საველე და ლაბორატორიული კვლევების მიხედვით ფერდობების სწორი პროექტირება-მშენებლობის და ნარჩენების (ძირითადად გამოწამყვანი გრუნტის) სწორი მართვის შემთხვევაში საშიში გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურება არ არის მოსალოდნელი. ტერიტორიის სეისმურობა შეადგენს 9 ბალს.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია მდ. დებედას ჰიდროლოგიური კვლევების შესახებ, რომლის მიხედვით მდინარის 100 წლიანი მაქსიმალური ხარჯი შეადგენს 642 მ³/წმ-ს. კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის მაქსიმალური სიღრმე ტოლია 7.75 მ. მდინარე დებედას წყლის მაქსიმალური ხარჯების საანგარიშო სიდიდეების დასადგენად საპროექტო კვეთში, გამოყენებულია ანალოგის მეთოდი. ანალოგად აღებულია ჰიდროლოგიური სადგურის - აირუმის მრავალწლიური დაკვირვების მონაცემები.

საპროექტო ხიდის ორი შუალედური ბურჯი მდებარეობს მდინარის კალაპოტში, მათი მშენებლობისათვის მოხდება მდინარის დინების დროებითი გადაადგილება და კალაპოტის დროებითი შეცვლა. აღნიშნული სამუშაოების დაწყება გათვალისწინებულია მდინარე დებედას წყლის მინიმალური ჩამონადენის პერიოდში.

სამშენებლო სამუშაოების მასშტაბისა და სპეციფიკის გათვალისწინებით, დაგეგმილია 150-200 მ³ მოცულობის ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა, რომელიც დასაწყობდება სამშენებლო მოედნის ცალკე გამოყოფილ ფართობზე, რომელიც დაცული იქნება გარე ფაქტორების ზემოქმედებისგან. სამუშაოები ითვალისწინებს ასევე გრუნტის ამოღებას. წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, ამოღებული გრუნტი დასაწყობდება სამშენებლო მოედანზე და შემდგომ გამოყენებული იქნება უკუყრილებისთვის.

სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობისას ზედაპირულ და გრუნტის/მიწისქვეშა წყლებზე, ასევე ნიადაგისა და გრუნტის ხარისხზე შესაძლოა ზემოქმედება მოახდინოს ნარჩენების არასწორმა მართვამ და სამშენებლო ტექნიკიდან/სატრანსპორტო საშუალებებიდან საწვავის და საპოხი მასალების შემთხვევითმა დაღვრამ. ყოველივე ზემოაღნიშნულთან დაკავშირებით, გზმ-ის ანგარიში მოიცავს შესაბამის შემარბილებელ ღონისძიებებს და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმას.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობის პერიოდში წარმოქმნილი ნარჩენების სახეები, მათი სავარაუდო რაოდენობები და შესაბამისი მართვის ღონისძიებები. მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა, რომელიც შეგროვდება შესაბამისი მარკირების მქონე დახურულ კონტეინერებში. არასახიფათო ნარჩენების გატანა მოხდება მუნიციპალურ ნაგავსაყრელზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენები გადაეცემა შესაბამისი ნებართვის მქონე ორგანიზაციას.

სამშენებლო სამუშაოების პროცესში მომსახურე პერსონალისთვის სასმელად დაგეგმილია ბუტილირებული წყლის გამოყენება. სამშენებლო ბანაკზე სავარაუდოდ მოეწყობა ტექნიკური წყლის სამარაგო რეზერვუარი, რომელიც პერიოდულად შეივსება ავტოცისტერნის გამოყენებით. საჭიროების შემთხვევაში, ტექნიკური წყლის აღება მოხდება მდ. დებედადან, ტუმბოს საშუალებით. სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი დაახლოებით იქნება 437 500 ლ/წელ. სამეურნეო ფეკალური წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა საასენიზაციო ორმო, რომელიც პერიოდულად დაიცლება სპეციალური მანქანების საშუალებით.

2019 წლის აგვისტო-სექტემბრის თვეში ძირითადი აღრიცხვის დროს საპროექტო ტერიტორიაზე აღირიცხა 8 სანტიმეტრი და მეტი დიამეტრის ყველა მერქნიანი სახეობა, მათი რაოდენობა შეადგენს 71 ერთეულს. პროექტის განსახორციელებლად საჭირო გახდება საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული მცენარეულობის მოჭრა. ასევე აღრიცხულ იქნა 8 სმ-ზე ნაკლები დიამეტრის მქონე ყველა ბუჩქი და აღმონაცენი. ჩატარებული აღრიცხვის შედეგად, საპროექტო ტერიტორიაზე წითელი ნუსხით დაცული სახეობები არ გამოვლენილა.

გზმ-ის ანგარიში მოიცავს საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული ბიოლოგიური გარემოს შეფასებას, სამშენებლო სამუშაოების ჩატარებით გამოწვეული ზემოქმედების ანალიზს და შესაბამის შემარბილებელ ღონისძიებებს. საპროექტო ტერიტორიაზე ჩატარდა საველე, კამერალური და ლაბორატორიული კვლევები, რომლის საფუძველზეც მოხდა ცხოველთა სახეობების იდენტიფიკაცია, აგრეთვე კვლევები განხორციელდა მდ. დებედაში გავრცელებულ იქთიოფაუნაზე. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია მდ. დებედაში გავრცელებული თევზის სახეობების შესახებ, აგრეთვე წარმოდგენილია ინფორმაცია საველე კვლევებიდან მიღებული შედეგების შესახებ. საველე კვლევის შედეგად საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ცხოველთა სახეობები არ დაფიქსირებულა.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემული ინფორმაციით, საპროექტო ხიდის გარკვეული მონაკვეთები და ბურჯები კვეთს საქართველოს რკინიგზის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიებს. აქედან გამომდინარე ამ ეტაპზე მიმდინარეობს მოლაპარაკებები საქართველოს რკინიგზასთან აღნიშნული მიწების გამოსყიდვის მიზნით, რომლის გამოსყიდვის შესახებ გადაწყვეტილება მიღებულია როგორც საქართველოს რკინიგზის, ასევე კონტრაქტორი კომპანიის მხრიდან. დარჩენილია შესყიდვის პროცედურა, რომელიც მიმდინარეობს პროცესშია. სამშენებლო ტერიტორიაზე მდებარეობს სილქნეტის და კავკასუს ონლაინის მიწისქვეშა კომუნიკაციები, რომელთა გადატანის საკითხი შეთანხმებულია.

საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს, როგორც საქართველოს და სომხეთის ეროვნული კანონმდებლობებით, ასევე საერთაშორისო კონვენციებით დაცული ტერიტორიები წარმოდგენილი არ არის. წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საქმიანობის შედეგად შესაძლო ავარიული სიტუაციების აღბათობის განსაზღვრა და მათი მოსალოდნელი შედეგების ანალიზი, ასევე ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა და ხანძარსაწინააღმდეგო ღონისძიებები. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა და შემარბილებელი ღონისძიებები.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია სამშენებლო სამუშაოების ჩატარების პროცესში ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეული მავნე ნივთიერებები და მათი კონცენტრაციები, სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობისას მავნე ნივთიერებების გაფრქვევისა და ხმაურის წარმომქმნელ მთავარ წყაროებს წარმოადგენს სამშენებლო მანქანა/დანადგარები (მასალების დატვირთვა გადმოტვირთვა, მიწის სამუშაოების წარმოება და სხვა). იქიდან გამომდინარე, რომ სამშენებლო სამუშაოები წარმართება შეზღუდული დროის მანძილზე, დამაბინძურებელი ნივთიერებების გავრცელებით უარყოფითი ზემოქმედება მაღალი არ იქნება.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ხმაურის ზემოქმედების განსაზღვრისთვის საანგარიშო წერტილად შერჩეული იქნა სამშენებლო მოედანი, გაანგარიშება შესრულებულია 50 მ დაშორების გათვალისწინებით. გაანგარიშება ჩატარებულია ყველა მანქანა/დანადგარის მუშაობის შემთხვევისთვის (ანუ ყველაზე უარესი სცენარი). გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნის ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. აღსანიშნავია, რომ გაანგარიშებები ჩატარებულია ყველა წყაროს ერთდროული მუშაობის შემთხვევისათვის, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია და ხმაურის გავრცელების ფაქტობრივი დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები. გამომდინარე იქიდან რომ უახლოესი დასახლებული პუნქტი მდებარეობს 850 მეტრის მოშორებით, მშენებლობის ეტაპზე აკუსტიკური ფონის შეცვლასთან დაკავშირებული მოსახლეობაზე ნეგატიური ზემოქმედება შეიძლება ჩაითვალოს როგორც დაბალი ხარისხის ზემოქმედება.

სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების გრაფიკი და მიმე ტექნიკის გადაადგილება წინასწარ იქნება 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 იქნება სასაზღვრო პოლიციის მიერ მათი მხრიდან გაცემული შესაბამისი სერტიფიკატით.

აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით, 2020 წლის 11 სექტემბერს, მარნეულის მუნიციპალიტეტში, სადახლოს თემის კულტურის სახლის ადმინისტრაციული შენობის ეზოში (ღია სივრცეში) გაიმართა აღნიშნული პროექტის გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვა, რომელსაც ესწრებოდნენ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, მარნეულის მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლები და ადგილობრივი მოსახლეობა. განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით შენიშვნები არ გამოთქმულა. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით სამინისტროში საზოგადოების მხრიდან წერილობითი შენიშვნები არ წარმოდგენილა.

აღნიშნული გზმ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლის და პირველი დანართის მე-13 პუნქტის საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ :

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება მარნეულის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სადახლო-ბაგრატაშენის სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან, საქართველოსა და სომხეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო საზღვართან, მდინარე დებედაზე ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი

- ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილებისა და საკომპენსაციო ღონისძიებების, ასევე გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს მდინარე დებედას გადაგდების/კალაპოტის ცვლილების შესახებ დეტალური ინფორმაციის განსახილველად წარმოდგენა სამინისტროში, სადაც ასევე ასახული იქნება იქთიოფაუნასა და წყალზე დამოკიდებულ ცხოველებზე მოსალოდნელი ზიანი, ასევე საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებები;
 5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის ეტაპზე უზრუნველყოს სამშენებლო დერეფანში ცხოველთა არსებობისა და მათზე მოსალოდნელ ზემოქმედებაზე დაკვირვება, საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებების დაგეგმვა/განხორციელების მიზნით და შედეგების 3 თვეში ერთხელ სამინისტროში განსახილველად წარმოდგენა;
 6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს გადამუშავებული ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის გეგმის სამინისტროში წარმოდგენა, სადაც დეტალურად იქნება ასახული ბიომრავალფეროვნების სხვადასხვა კომპონენტებზე დაკვირვების საკითხი მონიტორინგის ჩატარების ტერიტორიის მითითებით და სამინისტროსთან ანგარიშგების ვალდებულებით;
 7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს სამშენებლო სამუშაოებში გამოყენებული ტექნიკის გამართულობაზე და გარემოს კომპონენტებზე ზემოქმედების მუდმივი მონიტორინგი;
 8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე დამატებით უზრუნველყოს ტერმინოლოგიურად და შინაარსობრივად გამართული, ქვეყანაში მოქმედი გეოტექნიკური სტანდარტების შესაბამისად შესრულებული გეოლოგიური კვლევის ანგარიშის (კერძოდ გრუნტისა და საძირკვლის კვლევის ანგარიშის, ლაბორატორიული კვლევის შედეგების) სამინისტროში წარმოდგენა;
 9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს „ნარჩენების მართვის კოდექსისა“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით დადგენილი მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
 10. 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;
 11. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საპროექტო ტერიტორიაზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული ობიექტების არსებობის, ასევე მდინარე დებედადან წყალაღების ან/და წყალჩაშვების შემთხვევაში უზრუნველყოს კანონით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა;

12. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
13. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
14. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
15. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
16. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და მარნეულის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
17. ეს 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