



# სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო

03 ივლისი 2024



N 341/ს

## ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა

**ყაზბეგის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის, სტეფანწმინდა-გველეთის (ლოტი 1) მონაკვეთის მშენებლობა-ექსპლუატაციაზე“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ**

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოში 2024 წლის 9 იანვარს (წერილი MRDI-RD N 2-08/7825) წარმოდგენილ იქნა ყაზბეგის მუნიციპალიტეტში, საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის, სტეფანწმინდა-გველეთის (ლოტი 1) მონაკვეთის მშენებლობა-ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში სააგენტომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა (ბრძანება N37/ს; 23.01.2024), შესაბამისი უწყებების ადმინისტრაციულ წარმოებაში ჩართვა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის გავრცელების მიზნით სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრისთვის გაგზავნა. წარმოდგენილი დოკუმენტაცია ცენტრის მიერ განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე. გზმ-ის ანგარიში მომზადებულია შპს „გამა კონსალტინგის“ მიერ.

2023 წლის 8 ივნისს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, წარმოდგენილ იქნა ყაზბეგის მუნიციპალიტეტში, საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის, სტეფანწმინდა-გველეთის (ლოტი 1) მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (სკოპინგის დასკვნა N17; ბრძანება N354/ს; 25.07.2023).

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე (N21/4046; 22/04/2024), საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ იქნა პროექტთან დაკავშირებული დამატებითი/დაზუსტებული ინფორმაცია (MRDI-RD N 2-08/7825; 30.05.2024), კერძოდ: წარმოდგენილ იქნა ნაპირსამაგრი ნაგებობის (ქვაყრილის) გეგმა, დაზუსტებული მონიტორინგის გეგმა, საქართველოს სახელმწიფო ელექტროსისტემასთან კომუნიკაციისა და ზემოქმედების შეფასების მეთოდის შესახებ ინფორმაცია, ასევე წარმოდგენილ იქნა დაზუსტებული ინფორმაცია საავტომობილო გზის მშენებლობისას და ექსპლუატაციისას ხმაურის გავრცელების შესახებ, დაზუსტდა ზურმუხტის ქსელზე არსებულ ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შესახებ ინფორმაცია და სხვა. ზემოაღნიშნული საკითხები განხილულ იქნა საექსპერტო კომისიის მიერ (ბრძანება N275/ს 31/05/2024), დამატებით წარმოდგენილი ინფორმაცია განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე და დაინტერესებული საზოგადოებისთვის განისაზღვრა შენიშვნების წარმოდგენის ვადა.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის, სტეფანწმინდა-გველეთის (ლოტი 1) მშენებლობა დაგეგმილია ყაზბეგის

მუნიციპალიტეტში, მდინარე თერგის ხეობაში, დაბა სტეფანწმინდის, სოფ. ცდოს და სოფ. გველეთის მიმდებარე ტერიტორიებზე. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, სტეფანწმინდა-გველეთის მონაკვეთი წარმოადგენს არმა-სტეფანწმინდის შემოვლითი გზის მონაკვეთის გაგრძელებას, საპროექტო მონაკვეთი იწყება მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის 126-ე კმ-ზე, მდ. ჩხერეზე არსებული ხიდის სიახლოვეს. (GPS კოორდინატები X-470707.20 Y-4723696.86) 3კ4+40-დან და მთავრდება 3კ49+40-ზე (GPS კოორდინატები: X-469460.97, Y-4727877.64).

საპროექტო გზა 3კ5+60-დან ტრასის ბოლომდე გადის ახალი მიმართულებით, 3კ6+02-და-3კ26+20-მდე გზის გატარება მოხდება მდ. თერგის მარცხენა სანაპირო ზოლში, სადაც გათვალისწინებულია 2018 მ. სიგრძის ესტაკადის მოწყობა. ტრასა შემდეგ შორდება მდინარე თერგის სანაპირო ზოლს, შედის გვირაბში 3კ26+89 - 3კ31+49-მდე სიგრძით 460 მ, 275 მ-ზე ღია სვლის შემდეგ კვლავ გადის გვირაბში 3კ34+24 - 3კ42+70-მდე სიგრძით 846 მ. 3კ42+73-3კ49+09-მდე გათვალისწინებულია ესტაკადის მოწყობა სიგრძით 636 მ.

ელექტრონული გადამოწმების შედეგად დადგინდა, რომ საპროექტო გზიდან უახლოესი დასახლებული პუნქტი (დაბა სტეფანწმინდა) დაშორებულია დაახლოებით 200 მეტრით. დამატებით წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, საპროექტო გზიდან 200 მეტრით დაშორებული სახლი (დაბა სტეფანწმინდა), მდებარეობს გზის მონაკვეთის ზემოქმედების ფარგლებს გარეთ, მდინარე თერგის მარჯვენა ნაპირზე, ხოლო სოფ. ცდო რომელიც საპროექტო გზიდან დაშორებულია 290 მ. მანძილით, ზემოქმედების თვალსაზრისით უფრო მნიშვნელოვან და სენსიტიურ მონაკვეთს წარმოადგენს, რადგან ამ მონაკვეთზე, არსებული გზის პარალელურად უნდა მოხდეს ახალი გზის მშენებლობა.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია დაგეგმილი საქმიანობის ალტერნატიული ვარიანტების შესახებ ინფორმაცია, მათ შორის განხილულია არაქმედებისა და საავტომობილო გზის ადგილმდებარეობის ალტერნატივები. დაგეგმილი საქმიანობის ადგილმდებარეობის 2 ალტერნატიული ვარიანტის ურთიერთშედარების საფუძველზე (1 - საპროექტო გზის გაყვანა არსებული გზის მიმართულებით; 2 - საპროექტო გზის გარკვეული ნაწილის მდინარე თერგის ხეობის მარცხენა კალაპოტში გაყვანა) ტექნიკურ-ეკონომიკური საკითხების გათვალისწინებით, უპირატესობა მიენიჭა მე-2 ალტერნატიულ ვარიანტს. საავტომობილო გზის საფარის პროექტირებისას ორი ალტერნატიული ვარიანტიდან (ასფალტბეტონის საფარიანი საგზაო სამოსი, ცემენტბეტონის საფარიანი საგზაო სამოსი) უსაფრთხოების საკითხების გათვალისწინებით, უპირატესობა მიენიჭა ასფალტბეტონის საფარის მოწყობას. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, არსებულ გზაზე არის მკვეთრი მოსახვევები პატარა რადიუსებით, ხილვადობა შეზღუდულია, მიწის ვაკისის და სავალი ნაწილის სიგანე ცვალებადია და არ აკმაყოფილებს ტექნიკურ მოთხოვნებს, გზის გარკვეულ მონაკვეთებზე სავალი ზოლის სიგანე მკვეთრად არის შევიწროებული, გზის გრძივი ქანობი გზის ცალკეულ მონაკვეთებში 9-11%-ის ფარგლებშია, არსებული გვირაბის (სიგრძით 445 მ), ვერტიკალური გაბარიტი (4,5 მ) არ აკმაყოფილებს უსაფრთხოების ნორმებს და სხვა. ზემოთ აღნიშნული ტექნიკური მდგომარეობისა და ეკონომიკური საკითხების გათვალისწინებით, გზმ-ის ანგარიშში არაქმედების ალტერნატივა უარყოფილია.

საპროექტო მონაკვეთის მთლიანი სიგრძე შეადგენს 4,5 კმ-ს. საპროექტო გზის ღერძად მიღებულია ორზოლიანი გზის ღერძი. საანგარიშო საპროექტო სიჩქარეა 60 კმ/სთ. საპროექტო მიწის ვაკისის სიგანე შეადგენს 14 მ-ს, საიდანაც 7 მ არის სავალი ნაწილი, რომლის ორივე მხარეს გათვალისწინებულია გამაგრებული გვერდულების მოწყობა სიგანით 2,5 მეტრი და გზისპირის მოწყობა სიგანით 1 მ. სავალი ზოლის სიგანე იქნება 3,5 მ, სავალი ნაწილის განივი ქანობი 2,5 %. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ტრასის გრძივი პროფილის ქანობი მერყეობს 4 %-დან-7,5 %-მდე. 3კ4+40-დან - 3კ20+00 მდე მაქსიმალური გრძივი ქანობია 7,5 %, დანარჩენ მონაკვეთებში გრძივი ქანობი არ აღემატება 4%-ს. გვირაბებში გრძივი ქანობად მიღებულია 4%. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, პროექტირებისას იმ მონაკვეთის ფარგლებში, სადაც გრძივი ქანობი 5-7,5%-ის ფარგლებშია, გათვალისწინებულია აღმართზე დამატებითი სამოდრაო ზოლის მოწყობა სიგანით 3,5 მ.

პროექტით დაგეგმილია 2 ერთეული ხიდისა და 2 ერთეული გვირაბის, რადიალური და გრძივი სადრენაჟო სისტემების მოწყობა, ასევე მოეწყობა ნაპირდამცავები (ქვაყრილები გზის პკ 31+00 და პკ 34+25 მონაკვეთებზე). გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ხიდების და გვირაბების საანგარიშო საექსპლუატაციო ვადად მიღებულია არანაკლები 100 წელი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, გვირაბების ჯამური სიგრძე იქნება 1306 მეტრი. საპროექტო N1 გვირაბის სიგრძე იქნება 460 მ, გაბარიტის სიგანე - 8,7 მ. გვირაბი მოეწყობა პკ 26+88.55 და პკ 31+49.00 მონაკვეთზე. N1 გვირაბის პორტალების GPS კოორდინატებია: საწყისი მონაკვეთი - X-470304.04, Y-4726026.33; ბოლო მონაკვეთი - X-470339.80, Y-4726410.53. საპროექტო N2 გვირაბის სიგრძე იქნება 846 მ, გაბარიტის სიგანე - 8,7 მ. გვირაბი მოეწყობა პკ 34+23.96 და პკ 42+70.00 მონაკვეთზე. N2 გვირაბის პორტალების GPS კოორდინატებია: საწყისი მონაკვეთი - X-470107.50, Y-4727415.80; ბოლო მონაკვეთი - X-470438.15, Y-4726734.32. ორივე გვირაბისათვის გათვალისწინებულია ორი სამომდრამო ზოლი. გვირაბების გამონამუშევარის ექსკავაცია განხორციელდება ისრიანი სამთოგამყვანი კომბაინის საშუალებით. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, გვირაბის გაყვანის მიზნით, შესაძლოა გამოყენებული იქნეს ბურღვა-აფეთქების მეთოდი, რომლის შერჩევა დამოკიდებულია კლდოვანი ქანების მახასიათებლებზე (სიმტკიცეზე და ა.შ) და გარემოზე უარყოფითი გავლენის შემცირების ფაქტორებზე. ბურღვა-აფეთქების მეთოდის გამოყენების შემთხვევაში სამუშაოები შესაძლოა შესრულებული იქნას თანამედროვე ჰიდრაულიკური საბურღი დანადგარით (კონტურული გლუვი აფეთქება), რომელიც უზრუნველყოფს გლუვ საბოლოო პროფილს, ქანების მინიმალური მსხვრევით, გამონამუშევრის კონტურის მიღმა.

წყლების მოსაშორებლად გვირაბის მთელ სიგრძეზე სავალი ნაწილის კიდესა და ტროტუარის ზღუდარს შორის გათვალისწინებულია ღიობის მოწყობა, რომლის მეშვეობითაც წყლები ჩაედინება სადრენაჟო არხში, საიდანაც წყალი მოხვდება გვირაბის პორტალებთან მოწყობილ წყალგამტარ მილებში. გვირაბის პორტალები იქნება რკინაბეტონის კონსტრუქციის. საპროექტო გზაზე პროექტით გათვალისწინებულია მართკუთხა კვეთის რკინაბეტონის მილების მოწყობა კიუვეტის და გვირაბების სადრენაჟო სისტემებიდან მიღებული წყლების გადასაშვებად. მილები ეწყობა შემდეგ მონაკვეთებზე: პკ 4+93.30; პკ 5+96.00; პკ 31+49.80; პკ 33+20.00; პკ 34+23.16; პკ 42+70.80.

საპროექტო გზის მიმართულეზაზე გათვალისწინებულია ორი ერთეული 2 და 3 ზოლიანი რკინაბეტონის ხიდის მოწყობა. ხიდების ორივე მხარეს მოეწყობა ტროტუარები სიგანით 1 მ. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, 2 ზოლიანი ხიდების საპროექტო გაბარიტი შეადგენს 12 მ-ს. ხოლო, 3 ზოლიანი ხიდების 14 მეტრს. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, N1 ხიდი განთავსდება მდ. თერგზე პკ 6+01.57 და პკ 26+19.91 მონაკვეთზე, ხიდის სიგრძე იქნება 2018,34 მ, ხიდის სიგანე 17,1 მ, გაბარიტის სიგანე 14 მ. მალეების რაოდენობა - 61x33, ბურჯების რაოდენობა - 9. N2 ხიდი მოეწყობა მდ. თერგზე პკ 42+73.06 და პკ 49+09.02 მონაკვეთზე, ხიდის სიგრძე იქნება 635,96 მ, მალეების რაოდენობა 19x33, სიგანე - 15,1 მ, გაბარიტის სიგანე 12 მ. ბურჯების რაოდენობა - 8. საპროექტო ხიდების მალის ნაშენის კონსტრუქცია მოეწყობა რკინაბეტონის კოჭებით, რომლებიც გაერთიანებული იქნება ადგილზე მოწყობილი მონოლითური რკინაბეტონის ფილებით. ხიდების განაპირა და შუალედური ბურჯების საძირკვლებად გამოყენებული იქნება 1,2 მ დიამეტრის მქონე ნაბურღ-ნატენი ხიმინჯები.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, გზის მშენებლობისთვის საჭირო იქნება ჭრილების და ყრილების მოწყობა. ამ მიზნებისთვის ნაწილობრივ შესაძლოა გამოყენებულ იქნას ჭრილების და გვირაბის გაყვანისას წარმოქმნილი ფუჭი ქანების ნაწილი. ხოლო საჭიროების შემთხვევაში, მასალის შეძენა მოხდება პროექტის ტერიტორიის მახლობლად მდებარე ლიცენზირებული კარიერებიდან. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოების დროს ძირითადად გამოყენებული იქნება არსებული გზა და მშენებლობის პროცესში მომზადებული გასხვისების ზოლი/ვაკისი. მშენებლობის ეტაპზე სატრანსპორტო ნაკადების შეუფერხებლად გადაადგილების მიზნით, საპროექტო გზის საწყის მონაკვეთთან დაგეგმილია დროებითი გზის მოწყობა, რომლის სიგრძე იქნება 0,374 კმ. მისი დაერთება დაგეგმილია არსებულ საავტომობილო გზასთან. სოფელ ცდოსთან მისასვლელ გზად გამოყენებული იქნება არსებული მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის გზის მონაკვეთი. პროექტით გათვალისწინებულია პკ4+90-ზე, სოფელ ცდოსთან მისასვლელი გზის მიერთების მოწყობა. პროექტში ასევე

გათვალისწინებულია ტრასის საწყისი და ბოლო მონაკვეთის დროებითი მიერთება არსებულ გზასთან, რომელიც შესაძლებელს გახდის არმა-სტეფანწმინდის შემოსავლელი გზის და სტეფანწმინდა-გველეთის გზის მე-2 ლოტის მშენებლობის დამთავრებამდე ექსპლუატაციაში იქნას გაშვებული გზის საპროექტო მონაკვეთი.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო გზის ზემოქმედების ქვეშ ექცევა კერძო საკუთრებაში არსებული მიწის ნაკვეთები, რომლებიც დაექვემდებარება განსახლება-კომპენსაციას. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, აღნიშნულის გათვალისწინებით შემუშავდა განსახლების სამოქმედო გეგმა, რომლის მიხედვითაც ზემოქმედების ქვეშ მოექცევა სასოფლო-სამეურნეო და არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის 16 ნაკვეთი, მათ შორის 11 მიწის ნაკვეთი ექცევა საპროექტო გზის ზემოქმედების არეალში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, პროექტის ზემოქმედების არეალში არ ექცევა კერძო საკუთრებაში არსებული შენობა-ნაგებობები.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საჭიროა სტეფანწმინდა-გველეთის მონაკვეთზე 10 კვ ელექტროგადამცემი ხაზის გადატანა (სამუშაოთა მოცულობების ცხრილის მიხედვით - 0,285კმ). აგრეთვე, გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საჭიროა 110 კვ ძაბვის „დარიალი 1“ ეგზ-ს მცირე მონაკვეთის (1,8კმ) გადატანა, რასთან დაკავშირებით შესაბამისი პროექტი დამუშავებულია სს საქართველოს სახელმწიფო ელექტროსისტემის მიერ გაცემული ტექნიკური პირობის საფუძველზე. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ შემოაღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით სააგენტოში წარმოდგენილია სს საქართველოს სახელმწიფო ელექტროსისტემის წერილი. ვინაიდან სს საქართველოს სახელმწიფო ელექტროსისტემას 110 კვ (220 კვ გაბარიტებში) ელექტროგადამცემი ხაზის „დარილის“ რეკონსტრუქცია, მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გაცემულია გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება (ბრძ. №2-788 15.08.2019.), საავტომობილო გზების დეპარტამენტის განმარტებით, კანონის შესაბამისად, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით გათვალისწინებული საქმიანობის ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებასთან დაკავშირებით, შესაბამის დოკუმენტაციას სააგენტოში წარადგენს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მფლობელი.

მშენებლობაზე დასაქმებული იქნება დაახლოებით 45-50 ადამიანი. ასევე, გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ამ ეტაპზე სამშენებლო ბანაკის მოწყობა არ არის გათვალისწინებული, ვინაიდან დასაქმებულების დიდი ნაწილი იქნება ადგილობრივი. სამუშაოს დაწყებამდე მშენებელი კონტრაქტორი განსაზღვრავს/დააზუსტებს სამშენებლო ბანაკის საჭიროებას, ასევე სანაყაროს, სამსხვრევის, ბეტონის კვანძის და სხვა ადგილმდებარეობას.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, სამშენებლო ბანაკის (საჭიროების შემთხვევაში) და დამხმარე ტერიტორიების (სამშენებლო მოედანი) შერჩევასა გათვალისწინებული იქნება გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრული რეკომენდაციები და შეზღუდვები. მათ შორის: ბანაკი მოეწყობა 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. ტერიტორიის შერჩევასა გათვალისწინებული იქნება არსებული ინფრასტრუქტურა, სამომრავო გზები და მათი დატვირთვა. გზმ-ის ანგარიშში აღნიშნულია, რომ ალტერნატივად შესაძლებელია განხილული იქნეს სტეფანწმინდაში ან/და მიმდებარე სოფლებში საცხოვრებელი ფართის დაქირავება, რაც სრულად ან ნაწილობრივ ჩაანაცვლებს ბანაკის მოწყობის საჭიროებას.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია ფუჭი ქანების განთავსების სავარაუდო ტერიტორიის შესახებ ინფორმაცია (GPS კოორდინატი-X-470372; Y-4725583), ფუჭი ქანების განთავსების სავარაუდო ტერიტორიის ფართობია 36813,25 მ<sup>2</sup>. გვირაბებიდან გამოტანილი გამონამუშევრის სრული რაოდენობა იქნება დაახლოებით 193,757 მ<sup>3</sup>-ს, მათ შორის: №1 გვირაბიდან 68,945 მ<sup>3</sup>-ს და №2 გვირაბიდან 124,812 მ<sup>3</sup>-ს. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, სანაყაროსთვის შერჩეული ტერიტორია საკმარისია მოცემული რაოდენობის ფუჭი ქანების განთავსებისთვის, რომლებიც მუდმივად იქნება განთავსებული სანაყაროზე.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, სამშენებლო უბნის სეისმურობა MSK64 სკალის მიხედვით შეადგენს 9 ბალს, ხოლო საპროექტო მონაკვეთი საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების სირთულის მიხედვით მიეკუთვნება მე-III (რთული) კატეგორიას.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საველე სამუშაოების ფარგლებში განხორციელდა საპროექტო გზის და მიმდებარე ზონის საინჟინრო-გეოლოგიური აგეგმვა 1:5000 მასშტაბში, რომლის მონაცემთა საფუძველზე, საკვლევი გამონამუშევრებიდან (ჭაბურღილებიდან და შურფებიდან) მიღებულ ინფორმაციასთან ერთად, შედგა შესაბამისი საინჟინრო-გეოლოგიური ჭრილები. საპროექტო ტერიტორიაზე გაყვანილ იქნა 10-15 მ სიღრმის 9 ჭაბურღილი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, გზის სამშენებლო ტერიტორია გამოკვლეული სიღრმის ფარგლებში აგებულია მეოთხეული არაკლდოვანი კლასის გრუნტებით და მათ ქვეშ განლაგებული ძირითადი კლდოვანი ქანებით. გამოვლინდა 20 საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე), მათ შორის 9 საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი არაკლდოვანი კლასის მეოთხეულ გრუნტებში, ხოლო 8 ელემენტი კლდოვან ქანებში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, კლდოვანი ქანების ზოგიერთი ელემენტი (სგე-9, სგე-14, სგე-15) დაფიქსირდა გზის სამშენებლო ზოლში, მაგრამ გამოკვლეული და დახასიათებული არ არის, რადგან არ არიან შეხებაში საპროექტო გზის ნაგებობებთან.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, გზის მონაკვეთის ფარგლებში ადგილი აქვს როგორც სიღრმულ, ასევე გვერდით ეროზიას, კალაპოტის ნაპირების გასწვრივ. პერიოდულად აქვს ადგილი მდ. თერგის შენაკადებიდან წყალმოვარდნებსა და ღვარცოფებს. ხეობის მარცხენა ციცაბო და შვეული ფერდობებიდან ადგილი აქვს ქვათაცვენებსა და პერიოდულად კლდეზვავურ მოვლენებს. მნიშვნელოვანია ასევე მარცხენა ციცაბო ფერდობებზე წარმოქმნილი თოვლის ღარული ტიპის ზვავები დიდთოვლობის პერიოდში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მდინარის კალაპოტის სიახლოვეს, საპროექტო გზის პკ 31+00 - პკ 34+25 მონაკვეთზე ნაპირის გამაგრებისთვის მოეწყობა ქვაყრილი. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, გზის გარკვეულ მონაკვეთებზე საჭირო იქნება ფერდების მოჭრის სამუშაოები. სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობის პერიოდში რაიმე პოტენციური რისკის მქონე უბნის გამოვლენისას მოხდება მისი დეტალური შეფასება, განისაზღვრება და გატარდება შესაბამისი საჭირო გამაგრებითი ღონისძიებები. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ექსპლუატაციის პროცესში სახიფათო გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურების ალბათობა მცირეა. გზის ექსპლუატაციის დროს იწარმოებს კონსტრუქციების მდგომარეობის კონტროლი და საჭიროებისამებრ შეკეთება. ასევე, სენსიტიურ უბნებზე იწარმოებს მონიტორინგი და საჭიროების შემთხვევაში განისაზღვრება ჩასატარებელი ღონისძიებები. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ბეტონისადმი გარემოს აგრესიულობის შეფასების მიზნით ჩატარდა ჭაბურღილებიდან აღებული გრუნტის წყლის სინჯების ქიმიური ანალიზი და შეფასდა მათი აგრესიულობა ბეტონის მიმართ. მიღებული შედეგების მიხედვით, გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, გარემო არ ავლენს აგრესიულობას ბეტონის კონსტრუქციისადმი.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია სტეფანწმინდა-გველეთის გზის გადაკვეთი მდინარისა და ხევების ჰიდროლოგიური მონაცემების შესახებ ინფორმაცია. მათ შორის საპროექტო კვეთში მდ. თერგის ჰიდროლოგიური მონაცემების (წყლის მაქსიმალური ხარჯები 1, 2, 5, 10% უზრუნველყოფით, მაქსიმალური ხარჯები და შესაბამისი დონეების ნიშნულები, კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის სიღრმეები და სხვა) და მდინარე ტიბისწყლის და ყუროს წყლის მაქსიმალური ხარჯებისა და მათი ღვარცოფული ნაკადების მაქსიმალური ხარჯების, შესაბამისი დონეების, კალაპოტის მოსალოდნელი ზოგადი გარეცხვის სიღრმეების, ასევე უსახელო ხევების წყლის მაქსიმალური ხარჯების შესახებ ინფორმაცია. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მდ. თერგის მაქსიმალური ხარჯი (1% უზრუნველყოფით) საპროექტო კვეთში შეადგენს 458 მ<sup>3</sup>/წმ-ს.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მდინარე თერგი საპროექტო უბნებზე შეუსწავლელია ჰიდროლოგიური თვალსაზრისით. შესაბამისად, მისი კალაპოტის ზოგადი გარეცხვის სიღრმეები თითოეული საპროექტო უბნისთვის დადგენილია მეთოდით, რომელიც მოცემულია „წყალსადინარების გადაკვეთებზე სარკინიგზო და საავტომობილო ხიდების საძიებო და საპროექტო სამუშაოების ჩასატარებელ მითითებაში

(НИМП-72)“.

გზმ-ის ანგარიშში შეფასებულია ზედაპირულ და გრუნტის წყლებზე ზემოქმედების სახეები. მშენებლობის ეტაპზე გრუნტის წყლებზე ზემოქმედება შესაძლებელია დაკავშირებული იყოს ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოების წარმოებასთან, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს წყლის ბუნებრივი გამოსავლების (წყაროების) ხარჯის მუდმივი ან/და დროებითი შემცირება. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ზედაპირული წყლის ხარისხზე ზემოქმედებას შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს ხიდების მშენებლობისას და მდინარის კალაპოტის მიმდებარედ მდინარის გაყოლებაზე და გადაკვეთის უბნებზე მუშაობის დროს. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ზედაპირული წყლის დაბინძურება დაკავშირებული შეიძლება იყოს საავტომობილო გზის ექსპლუატაციის დროს ზედაპირული ჩამონადენის წყლის ობიექტში მოხვედრასთან, ნარჩენების მართვასთან, სადრენაჟე სისტემის გაუმართაობასთან და სხვა. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, გათვალისწინებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება მოსამზადებელი, მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპებისათვის, როგორცაა: ტექნიკის და მასალის განთავსების ადგილების მოწყობა წყლის ობიექტებიდან მოშორებით; სადრენაჟე არხების რეგულარული გაწმენდა მოსილვის თავიდან აცილების მიზნით; გზის საფარის შეკეთება მხოლოდ მშრალ ამინდში, ჩამონადენი წყლის დაბინძურების პრევენციის მიზნით; დაზიანებული საფარის ან ორმოების შეკეთების დროს სანიაღვრე სადრენაჟე სისტემის შესასვლელების და ლუქების დაცვა ბლოკირებისგან; მცენარეული საფარის აღსადგენი ქმედებების დაწყება ზემოქმედების წყაროს შეწყვეტისთანავე; გზის და მიმდებარე ტერიტორიის დასუფთავება და ა.შ.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, არმა-სტეფანწმინდას მონაკვეთის გაგრძელებას წარმოადგენს სტეფანწმინდა გველეთის მონაკვეთი, რომელიც დაყოფილია 2 ლოტად (ლოტი 1 და ლოტი 2) და რადგან ლოტი 2-ის განხორციელება ჯერჯერობით არ იგეგმება და ერთდროული სამშენებლო/სარეაბილიტაციო სამუშაოების წარმოება დაგეგმილი არ არის, გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, კუმულაციური ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოების დროს ადგილი ექნება ვიზუალურ-ლანდშაფტურ ზემოქმედებას, რომელიც ძირითადად დაკავშირებული იქნება სამუშაო უბანზე მანქანა/დანადგარების, სატრანსპორტო საშუალებების და დროებითი ობიექტების მოწყობასთან (მანქანების სადგომი, მასალისა და ნარჩენების განთავსების ადგილები, ბანაკი (არსებობის შემთხვევაში)). მშენებლობის დასრულების შემდეგ მოხდება ტერიტორიიდან მანქანა-დანადგარების, მასალის და ნარჩენების გატანა. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ლანდშაფტის ცვლილებად შეიძლება ჩაითვალოს ფუჭი ქანების სანაყარო, ასევე ვიზუალური ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება გვირაბის პორტალებთან და ხიდებთან. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე ვიზუალურ-ლანდშაფტური ზემოქმედების შემცირების მიზნით შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის: მშენებლობის ეტაპზე მცენარეული საფარის მაქსიმალურად შენარჩუნება, ეროზიის პრევენციული ზომების გატარება სენსიტიურ უბნებზე (მაგ. მდინარის ნაპირებზე), ტერიტორიების რეკულტივაცია/გამწვანება სამუშაოების დასრულების შემდეგ, გვირაბის შესასვლელი პორტალების გარემოსთან შერწყმა და სხვა.

სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მონაცემებით, ტერიტორია არ ხვდება სსიპ ეროვნულ სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ სახელმწიფო ტყის საზღვრებში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, პროექტი არ ითვალისწინებს ტაქსაციური დიამეტრის მქონე ხე-მცენარეების ჭრას.

საპროექტო დერეფანი მდებარეობს ყაზბეგის ეროვნული პარკის და ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებული უბნის „ყაზბეგი GE000009“-ის საზღვრებში (გვირაბი-მიწის ზედაპირიდან 200 მ სიღრმეში). გზმ-ის ანგარიშში აღნიშნულია, რომ პროექტის ფარგლებში გარკვეული მონაკვეთები ემთხვევა (კვეთს) არსებულ საავტომობილო გზას ან პარალელურად მიუყვება მას. დოკუმენტაციას თან ახლავს ზურმუხტის ქსელზე ზემოქმედების შეფასება, რომლის მიხედვით ანთროპოგენური ფაქტორის, დაგეგმილი სამუშაოების

ტიპის, მასშტაბისა და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების გათვალისწინებით, ზურმუხტის ქსელზე „ყაზბეგი GE0000009“ არსებულ ჰაბიტატებზე და სახეობებზე (მათ შორის წითელი ნუსხით დაცულ სახეობებზე) ზემოქმედება შეფასებულია როგორც დაბალი.

სსიპ დაცული ტერიტორიების ეროვნული სააგენტოს ცნობით მიზანშეწონილია, მშენებლობის პერიოდში მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი უარყოფითი ზემოქმედება დაცულ ტერიტორიაზე, ხოლო შემარბილებელი ღონისძიების დროს გამოყენებულ იქნას ის სტანდარტები, რაც ითვალისწინებს ფლორისა და ფაუნის სახეობების უსაფრთხოებას დაცული ტერიტორიებისა და ბიომრავალფეროვნებით მნიშვნელოვანი არეალის ფარგლებში.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საქმიანობასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის გავლენის ზონაში არსებული ბიომრავალფეროვნების კვლევის შედეგების შესახებ ინფორმაცია, რომლის მიზანს წარმოადგენდა სტეფანწმინდა-გველეთის მონაკვეთში არსებული ჰაბიტატებისა და მცენარეულობის შესწავლა. წარმოდგენილია ინფორმაცია ჩატარებული კვლევების მეთოდოლოგიის, შედეგების შესახებ. შეფასებულია ბიომრავალფეროვნების კომპონენტებზე ზემოქმედება და წარმოდგენილია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, კვლევები ჩატარებულია ფლორისა და ფაუნის წარმომადგენლებზე.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო დერეფანი გადაკვეთს რამდენიმე ტიპის ჰაბიტატს, რომლებიც ევროპის ბუნების ინფორმაციული სისტემის (EUNIS) ჰაბიტატების ნუსხის მიხედვით კლასიფიცირებულ შვიდ ჰაბიტატს მოიცავს, F9.1 (მდინარისპირა ბუჩქნარი) და C3.62 (მცენარეულობას მოკლებული მდინარის ხრეშიანი ნაპირები) იცავს ბერნის კონვენცია. კვლევის ფარგლებში არ გამოვლენილა ეროვნული ან საერთაშორისო კანონმდებლობით დაცული გადაშენების (EN) ან კრიტიკული გადაშენების საფრთხეში (CR) მყოფი მცენარეთა სახეობები, არც სხვა სტატუსის მქონე საქართველოს წითელი ნუსხის სახეობები.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, სავლეთ კვლევების და არსებული სამეცნიერო ლიტერატურული ინფორმაციის დამუშავების შედეგად საპროექტო დერეფანში და მის მიმდებარე ადგილებში გამოვლენილია ძუძუმწოვრების 36, ხელფრთიანების 20-მდე, ფრინველების 180-მდე, ქვეწარმავლების და ამფიბიების 15, მოლუსკების და სხვადასხვა სახის უხერხემლოების 500-ზე მეტი სახეობა.

პროექტის გავლენის ზონაში გავრცელებულია რამდენიმე სახეობის საქართველოს წითელი ნუსხით დაცული ძუძუმწოვრები, რომლებზეც პირდაპირი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის, რადგან მათთვის საბინადრო ადგილები საპროექტო დერეფანში არ გვხვდება. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, წავთან (*Lutra lutra*) დაკავშირებით დამატებით ჩატარდა სავლეთ კვლევა, თუმცა ტერიტორიაზე წავის სოროები და მისთვის საბინადროდ ხელსაყრელი ადგილები არ გამოვლინდა და არ დაფიქსირებულა სახეობის რაიმე სასიცოცხლო ნიშანი.

საპროექტო ტერიტორია ხვდება ფრინველთათვის სპეციალურ დაცულ ტერიტორიაზე: SPA 9 Khevi (Special protection areas), ასევე ემთხვევა ფრინველთა მნიშვნელოვან ადგილს (Important bird areas – IBA) „Kazbegi GE021“. ფრინველთათვის მნიშვნელოვანი ადგილი „Kazbegi GE021“ წარმოდგენილია ფრინველთა 3 სახეობით. აღნიშნული 3 სახეობიდან 2 სახეობა: კავკასიური როჭო (*Lyrurus mlkoshwiczii*) და დიდი კოჭობა (*Carpodacus rubicilla*) შეტანილია საქართველოს წითელ ნუსხაში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, კვლევის პერიოდში დაცული სახეობებიდან საკვლევ ტერიტორიის სიახლოვეს, სოფ. გველეთის მიდამოებთან დაფიქსირდა ორბი (*Gyps fulvus*), რომელიც შესაძლოა საბუდრად იყენებდეს აღნიშნულ ადგილებს, თუმცა წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, მასზე პირდაპირი ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი. დოკუმენტში მოცემულია ფრინველებზე ზემოქმედებისა და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების შესახებ ინფორმაცია, ასევე ფრინველებზე დაკვირვების საკითხი.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია საპროექტო მონაკვეთში ჰიდრობიონტებისა და ნაკადულის კალმახის შესახებ და აღნიშნულია, რომ საპროექტო მონაკვეთში გავრცელებულია ნაკადულის კალმახის ინდივიდები, თუმცა განხორციელებული სავლეთ კვლევითი სამუშაოების

შედეგებზე დაყრდნობით, საპროექტო არეალში საქართველოს წითელი ნუსხით დაცული ნაკადულის კალმახის მუდმივი საარსებო გარემო შეუსაბამობაშია ამ სახეობის ბიოლოგიურ თავისებურებებთან. ასევე, აღნიშნულია, რომ საკვლევ მონაკვეთში კრიტიკულ მდგომარეობაშია მაკროუხერხემლოების პოპულაციები.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ატმოსფერული ჰაერის შესაძლო დაბინძურების ხარისხის შეფასებისათვის გამოყენებულია მიდგომა, სადაც გათვალისწინებულია ტიპური სამშენებლო ტექნიკის და დანადგარების ფუნქციონირება. საავტომობილო გზის მშენებლობისას, ატმოსფერულ ჰაერის დაბინძურება მოსალოდნელია ისეთი მობილური წყაროებიდან როგორცაა სამშენებლო ტექნიკა (ბულდოზერი, ექსკავატორი, გრეიდერი, ამწე და ა. შ.) მშენებლობის ეტაპზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მოსალოდნელია შემდეგი სახის მავნე ნივთიერებებით: რკინის ტრიოქსიდი, მანგანუმი და მისი ნაერთები, აზოტის დიოქსიდი, აზოტის (II) ოქსიდი, ნახშირბადი (ჰვარტილი), გოგირდის დიოქსიდი, ნახშირბადის ოქსიდი, აირადი ფტორიდები, სუსტად ხსნადი ფტორიდები, ნავთის ფრაქცია და შეწონილი ნაწილაკები. გაბნევის ანგარიშის თანახმად, მშენებლობის პროცესში მიმდებარე ტერიტორიის ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი საპროექტო ტერიტორიიდან უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე არ გადააჭარბებს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს (მაქსიმალური კონცენტრაცია აზოტის დიოქსიდის ზღვ-ს წილი 0,362მგ/მ<sup>3</sup>).

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოების პროცესში ადგილი ექნება ხმაურის და ვიბრაციის გავრცელებით გამოწვეულ ზემოქმედებას. რაც ძირითადად დაკავშირებული იქნება გზის, ხიდების და გვირაბების მშენებლობის პროცესში გამოყენებულ სამშენებლო ტექნიკასთან ასევე ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოების წარმოებასთან. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია სამშენებლო ტექნიკიდან გავრცელებული ხმაურის დონეების შესახებ ინფორმაცია, ხმაურის გავრცელების გრაფიკული ასახვა და ხმაურის დონეების გაანგარიშების შედეგები. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, უახლოესი საცხოვრებელი ზონის ტერიტორიაზე ხმაურის გავრცელების დონეები არ გადააჭარბებს ზღვრულად დასაშვებ ნორმებს, კერძოდ წარმოდგენილი გაანგარიშებების მიხედვით სოფ. ცდოს უახლოეს საცხოვრებელ სახლთან ხმაურის გავრცელების დონეა 35,2 დბა. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, აფეთქებითი სამუშაოების წარმოება მოსახლეობასთან ყველაზე ახლო მდებარე მონაკვეთზე (უახლოესი მოსახლე სოფ. ცდო 290 მ) დაგეგმილი არ არის. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, აფეთქებითი სამუშაოების დროს წარმოქმნილი ხმაური იმპულსური, პერიოდული იქნება. აფეთქებითი სამუშაოები შეთანხმებული იქნება შესაბამის უწყებასთან. ანგარიშის თანახმად მშენებელი კონტრაქტორი ვალდებული იქნება მოამზადოს და შეათანხმოს ბურღვა-აფეთქების სამუშაოების პროექტი, აწარმოოს მონიტორინგი სამუშაოების წარმოებისას და სხვა.

საავტომობილო გზის ექსპლუატაციისას ხმაურის წყაროს წარმოადგენს საავტომობილო გზაზე მოძრავი ავტოტრანსპორტი. ექსპლუატაციის ეტაპისთვის ჩატარებული ხმაურის გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სოფ. ცდოს უახლოეს საცხოვრებელ სახლთან მიღებული ხმაურის მაჩვენებელია 45,2 დბა, თუმცა, წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში აღნიშნულია, რომ სოფ. ცდო მდებარეობს საავტომობილო გზის მიმდებარე ფერდობის მაღალ ნიშნულებზე არსებულ ზეგანზე და ადგილი ექნება ხმაურის შემცირებას არანაკლებ 10 დბა-თი. შესაბამისად უახლოესი საცხოვრებელი ზონის ტერიტორიაზე ხმაურის გავრცელების დონეები არ გადააჭარბებს 35 დბა-ს.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ხმაურით გამოწვეული ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების მათ შორის, მშენებლობის დროს საჭიროების შემთხვევაში ხმაურდამცავი ეკრანების გამოყენებისა და სამშენებლო უბანზე ხმაურის შეზღუდვის ღონისძიებების გატარების, სამუშაო საათების შეზღუდვის, ზემოქმედების შესამცირებლად ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოების დროს - მუხტის, დაყოვნების დროის და სამუშაოს ოპტიმალური მეთოდის შერჩევის და ა.შ შესახებ ინფორმაცია.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების წარმოქმნისა და მართვის შესახებ ინფორმაცია, სხვადასხვა შემარბილებელი ღონისძიებების მითითებით. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, როგორც მშენებლობის, ასევე

ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელია სხვადასხვა ტიპის ინერტული და სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საავტომობილო გზის მშენებლობის პროცესში უზრუნველყოფილი იქნება წარმოქმნილი ნარჩენების სეპარირებული შეგროვება სახეობის და სახიფათობის მიხედვით. ნარჩენების დროებითი განთავსებისათვის უზნებზე დაიდგმება სათანადო მარკირების მქონე კონტეინერები. საყოფაცხოვრებო და არასახიფათო მყარი ნარჩენების გატანა მოხდება უახლოეს ნაგავსაყრელზე (მყარი ნარჩენების მართვის კომპანიასთან შეთანხმებით), ხოლო სახიფათო ნარჩენების გატანას და შემდგომ მართვას უზრუნველყოფენ შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე კომპანიები.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე გამოვლენილი და შესწავლილი კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ ინფორმაცია, ასევე საპროექტო ტერიტორიაზე დაგეგმილი სამუშაოების შესაძლო ზეგავლენა კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტებზე. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, განსახილველ საპროექტო არეალის სიახლოვეს 100 მეტრზე ნაკლებ მანძილზე გვხვდება კულტურული მემკვიდრეობის რამდენიმე ძეგლი/ობიექტი. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტერიტორიის მიმოხილვის შედეგად შეირჩა რამდენიმე ადგილი, სადაც მიწის სამუშაოების დაწყებამდე აუცილებელი იქნება არქეოლოგიის მეთვალყურეობით მიწის სამუშაოების წარმოება. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, არქეოლოგიური აღმოჩენის შემთხვევაში, საჭირო იქნება სამუშაოების შეჩერება და კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს ინფორმირება. ხოლო სამუშაოების გაგრძელება მოხდება მხოლოდ შესაბამისი ორგანოს ნებართვის მიღების შემდეგ. საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს დოკუმენტაციასთან დაკავშირებით შენიშვნები არ გააჩნია.

სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოს ინფორმაციით, საპროექტო არეალში სასარგებლო წიაღისეულის საბადო და წიაღით სარგებლობის ლიცენზიები არ ფიქსირდება.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, ინფორმაციის კანონმდებლობით დადგენილი წესით გავრცელების მიზნით სააგენტომ უზრუნველყო წარმოდგენილი დოკუმენტაციის სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრში გაგზავნა. სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრმა უზრუნველყო საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაციის განთავსება გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე, ცენტრის ოფიციალურ ვებგვერდზე და ინფორმაცია გაეგზავნა ცენტრის ყველა გამომწერს ელ. ფოსტის მეშვეობით. ინფორმაცია ასევე გაიგზავნა ყაზბეგის მუნიციპალიტეტის მერიაში და გამოქვეყნდა ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილებში. გარდა ამისა, საჯარო განხილვის ჩატარების შესახებ ინფორმაცია ასევე გამოქვეყნდა გაზეთში. გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვა გაიმართა 2024 წლის 23 თებერვალს დაბა სტეფანწმინდის კულტურის სახლის შენობაში. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს, სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის, სსდ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, საკონსულტაციო კომპანია შპს „გამა კონსალტინგის“, მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლები და დაინტერესებული საზოგადოება. პრეზენტაციის წარდგენის შემდგომ სხდომა გადავიდა კითხვა-პასუხის რეჟიმში. საჯარო განხილვაზე დასმული კითხვები ეხებოდა პროექტის მდებარეობას, არსებული გვირაბის გაუქმებას და სტეფანწმინდამდე არსებული გზის მოწყობის საკითხებს. ასევე, გამოითქვა შენიშვნა საზოგადოების ინფორმირებულობასთან დაკავშირებით. აღნიშნულ საკითხებთან დაკავშირებით პასუხი გაეცა საავტომობილო გზების დეპარტამენტისა და სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის წარმომადგენლების მიერ. საჯარო განხილვაზე გამოთქმული კითხვები და შესაბამისი განმარტებები აისახა საჯარო განხილვის სხდომის ოქმში. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, პროექტთან დაკავშირებით სააგენტოში წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები არ დაფიქსირებულა.

გზმ-ის ანგარიშს თან ერთვის საქმიანობის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, გარემოზე მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, ავარიული სიტუაციების რეაგირების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

აღნიშნული გზშ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-12 მუხლის და ამავე კოდექსის I დანართის მე-11 და მე-13 პუნქტებისა და II დანართის 9.13 ქვეპუნქტის საფუძველზე,

### ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება ყაზბეგის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის, სტეფანწმინდა-გველეთის (ლოტი 1) მონაკვეთის მშენებლობა-ექსპლუატაციაზე“;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობა განახორციელოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ანგარიშზე თანდართული (დანართები) და დამატებითი დოკუმენტაციის, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმების, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის - მათ შორის მონიტორინგის ფარგლებში განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდეს საპროექტო ტერიტორიაზე იდენტიფიცირებულ დასაცავ და წითელი ნუსხით დაცულ სახეობებზე, ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილების და თავიდან აცილების ქმედებების, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად. ასევე ქვეყანაში მოქმედი სტანდარტების, სამშენებლო ნორმებისა და წესების სრული დაცვით;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს მშენებლობის ფარგლებში საჭირო დროებითი ინფრასტრუქტურის (მაგ. ბეტონის კვანძი, სამსხვრევი და სხვა) მოწყობისას ბიოლოგიურ გარემოზე, მათ შორის ფრინველთა ჰაბიტატებზე (ისეთი როგორცაა მაგ: ქაცვიანი) მოსალოდნელი ზემოქმედების შესახებ დეტალური ინფორმაციის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა. საჭიროების შემთხვევაში განისაზღვროს შემარბილებელი ღონისძიებები;
5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს საპროექტო დერეფანში ქაცვის ბუჩქნარის (*Hippophae rhamnoides*) ჰაბიტატის გავრცელების არეალის დათვალიერება (რომელსაც დიდი კოჭობა იყენებს გამოსაზამთრებლად) და მიღებული შედეგების მიხედვით, საჭიროების შემთხვევაში მოახდინოს ზემოქმედების თავიდან აცილების, შერბილების, ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებების განსაზღვრა და სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს იმგვარად, რომ მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი დაცულ ტერიტორიასა და ზურმუხტის ქსელზე ზემოქმედება და ზიანი არ მიადგეს ზემოაღნიშნულ ტერიტორიაზე გავრცელებულ ევროპის ველური ბუნებისა და ბუნებრივი ჰაბიტატების დაცვის შესახებ (ბერნის) კონვენციით დაცულ სახეობებსა და ჰაბიტატებს. შემარბილებელი ღონისძიების დროს გამოყენებულ იქნას ის სტანდარტები, რაც ითვალისწინებს ფლორისა და ფაუნის სახეობების უსაფრთხოებას დაცული ტერიტორიებისა და ბიომრავალფეროვნებით მნიშვნელოვანი არეალის ფარგლებში;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის განხორციელება უზრუნველყოს „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად;
8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს დეტალური პროექტის (shp ფაილებთან ერთად) სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა. სანაყაროს მოწყობა უზრუნველყოს შეთანხმებული პროექტის შესაბამისად;
9. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო ბანაკის, ატმოსფერულ ჰაერში

მაგნე ნივთიერებათა გაფრქვევის სტაციონარული წყაროების არსებობის, ასევე ზედაპირული წყლის ობიექტიდან წყალადების და/ან წყალჩაშვების შემთხვევაში, აღნიშნული ობიექტების მოწყობამდე უზრუნველყოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა/პროცედურების გავლა;

10. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** უზრუნველყოს სამუშაოების განხორციელება „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** გვირაბების მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს აფეთქებითი სამუშაოების შედეგად სოფ. ცდოს უახლოეს მოსახლესთან ხმაურის დონის გაანგარიშების შესახებ დეტალური ინფორმაციის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა. ამასთან, აფეთქებითი სამუშაოები აწარმოოს მხოლოდ დღის საათებში და მოახდინოს აფეთქების შესახებ მოსახლეობის წინასწარი ინფორმირება;
12. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ვიბრაციის გავრცელებით მოსალოდნელი ზემოქმედების ზონაში არსებული საკუთრების/სახლების დათვალიერება და არსებული მდგომარეობის დაფიქსირება, საჭიროების შემთხვევაში მშენებლობის ეტაპზე დამატებითი შემარბილებელი/საკომპენსაციო ღონისძიებების დაგეგმვა/განხორციელების მიზნით;
13. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის ეტაპზე, უზრუნველყოს ხმაურსა და ვიბრაციაზე მონიტორინგის განხორციელება ინსტრუმენტული მეთოდით უახლოეს მოსახლეობთან (სოფ. ცდო - დაბა სტეფანწმინდა) თვეში ერთხელ, ასევე საცხოვრებელ სახლებთან მნიშვნელოვანი ხმაურის და ვიბრაციის წარმოქმნელი სამუშაოების წარმოებისას. მონიტორინგის შედეგად, საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების (მათ შორის მოსახლეობის მიმართულებით ხმაურის დამცავი ეკრანის მოწყობა) შემუშავება/განხორციელება;
14. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** უზრუნველყოს „ცხოველთა გადამდები დაავადებების საწინააღმდეგო პროფილაქტიკურ-საკარანტინო ღონისძიებათა განხორციელების წესების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2015 წლის 14 ივლისის №348 დადგენილებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულება;
15. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ აცნობოს სააგენტოს;
16. **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
17. **ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს და სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრს;**
18. **ბრძანების** გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება განთავსდეს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალსა და ყაზბეგის მუნიციპალიტეტის მერიის საინფორმაციო დაფაზე.
19. **ბრძანება** ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
20. **ბრძანება** შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (ქ. თბილისი, დავით აღმაშენებლის ხეივანი N64) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ვასილ გედევანიშვილი



სააგენტოს უფროსი

სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო

<https://edocument.ge/mea/public/#/341-21-4-202407031611>

