

ქობულეთის შემოვლითი გზის 4 ზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზაციის პროექტი

რეაგირება/პასუხები გზშ-ს ანგარიშის განხილვის
ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე
წარმოდგენილ დასაზუსტებელ საკითხებზე,
შენიშვნებზე და მოსაზრებებზე

შესავალი

პროექტი შეეხება ქობულეთის შემოვლითი გზის 4 ზოლიან საერთაშორისო მნიშვნელობის მაგისტრალად მოდერნიზაციას.

პროექტი განეკუთვნება საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ I დანართით გათვალისწინებულ საქმიანობას და შესაბამისად დაწყებულია გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცედურა.

პროექტთან დაკავშირებით სსიპ „გარემოს ეროვნული სააგენტო“-ს მიერ გაიცა №63 სკოპინგის დასკვნა (ბრძანება N673/ს. 27/11/2024).

სკოპინგის დასკვნის საფუძველზე სსიპ „გარემოს ეროვნული სააგენტო“-ში წარდგენილი იქნა პროექტის გზშ-ს ანგარიში და სხვა თანდართული დოკუმენტაცია (წერილის N 2-06116499 (27.11.2025)).

კოდექსის მოთხოვნების შესაბამისად გზშ-ს დოკუმენტაციის საჯარო განხილვები გაიმართა 2026 წლის 21-23 იანვარს, ქობულეთის მუნიციპალიტეტის 6 დასახლებულ პუნქტში.

გზშ-ს პროცედურის ფარგლებში სსიპ „გარემოს ეროვნული სააგენტო“-ს მიერ წარმოდგენილი იქნა დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებული დასაზუსტებელი საკითხები (წერილის N 21 / 2141 (20.02.2026)).

გარდა ამისა, გზშ-ის ანგარიშის განხილვის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სსიპ „გარემოს ეროვნული სააგენტო“-ში ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამაგისტრო პროგრამის „ბუნების დაცვა და მეტყვევობის“ სტუდენტის მიერ წარმოდგენილი იქნა წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები (სააგენტოში წერილის გატარების თარიღი: 06.02.2026).

ქვემოთ, ცხრილების სახით წარმოგიდგენთ რეაგირებას/პასუხებს სსიპ „გარემოს ეროვნული სააგენტო“-ს დასაზუსტებელ საკითხებზე და ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამაგისტრო პროგრამის „ბუნების დაცვა და მეტყვევობის“ სტუდენტის - ქეთი ხუციშვილის შენიშვნებზე და მოსაზრებებზე.

ცხრილი 1. რეაგირება - სსიპ „გარემოს ეროვნული სააგენტო“-ს მიერ წარმოდგენილ დასაზუსტებელ საკითხებზე (წერილის N 21 / 2141 (20.02.2026))

	დასაზუსტებელი საკითხები	პასუხები
ა	<p>დაგეგმილი საქმიანობის სკოპინგის ანგარიშის თანახმად, საავტომობილო გზის ახალი, დამატებითი ზოლის მოწყობისთვის დაგეგმილი იყო საპროექტო მონაკვეთზე არსებული 7 კვანძის მოდერნიზაცია და კვანძის გახსნის მიზნით, დამატებით, 2 ახალი დაერთების მოწყობა. ამასთან, დაგეგმილ პროექტზე 27/11/2024 წ. გაცემული N63 სკოპინგის დასკვნით მოთხოვნილი იყო გზშ-ის ანგარიშში შემდეგი ინფორმაციის ასახვა: ინფორმაცია საპროექტო გზის პარამეტრების (სიგრძე, სიგანე, ქანობი და სხვა.), მათ შორის, გზის კვანძების ადგილმდებარეობის და რაოდენობის შესახებ, გეომეტრიული პარამეტრების, გზის საფარისა და განივი კვეთების შესახებ. ასევე, ინფორმაცია ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების მოწყობის შესახებ. თუმცა გზშ-ის ანგარიშში კვანძების ან/და დაერთებების შესახებ ინფორმაცია (შესაბამისი ადგილმდებარეობითა და პარამეტრებით) მოცემული არ არის, რაც უნდა დაზუსტდეს და შესაბამისობაში იქნეს მოყვანილი წარმოდგენილ Shp ფაილებთან:</p>	<p>აღნიშნული კომენტარი ასახულია.</p> <p>პროექტის მოქმედების ქვეშ სულ არის 8 კვანძი, აქედან 7-ს უტარდება მოდერნიზაცია, რომელთაგანაც 2-ს № 5-ს და № 6-ს ემატება ახალი დაერთებები, გარდა ამისა ციხისძირი მოსახლეობის მოთხოვნის გათვალისწინებით დამატებით ეწყობა სრულიად ახალი № 7 კვანძი.</p> <p>დანართი 1-ის სახით წარმოგიდგენთ დამატებით ინფორმაციას ქობულეთის შემოვლითი გზის ფარგლებში გათვალისწინებული კვანძების მოდერნიზაცია-მოწყობის შესახებ.</p>
ბ	<p>გზშ-ის ანგარიშში მოცემული ინფორმაცია ბიომრავალფეროვნების არსებულ მდგომარეობზე და მასზე მოსალოდნელი ზემოქმედების კუთხით დაზუსტებას საჭიროებს. მაგალითად, მიუხედავად იმისა, რომ გზშ-ის ანგარიშს დანართად ახლავს ინფორმაცია ჭრას დაქვემდებარებული ხე-მცენარეების შესახებ (ტაქსაციის მასალა), გზშ-ის ანგარიშში (ტომი II; გვ. 109) აღნიშნულია: „ზემოქმედების ქვეშ შეიძლება მოექცეს რეგიონში გავრცელებული წითელი ნუსხის</p>	<p>აღნიშნული კომენტარი ასახულია</p> <p>1. გზშ-ს ანგარიშის II ტომში წარმოდგენილი ტექსტი დაზუსტდა და ჩამოყალიბდა შემდეგი სახით: „საპროექტო დერეფანში ჩატარებული ბოტანიკური კვლევების და მერქნული რესურსის აღრიცხვის (ტაქსაციის) შედეგების მიხედვით, პროექტის განხორციელების პროცესში საქართველოს წითელი ნუსხის მცენარეთა სახეობები პირდაპირი ზემოქმედების ქვეშ არ ექცევა. სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების პროცესში, მონიტორინგის</p>

<p>სახეობების ერთეული ეგზემპლარები, რაც განსაკუთრებულ საკომპენსაციო ღონისძიებების გატარებას არ მოითხოვს“. აღნიშნულის გათვალისწინებით, აუცილებელია დაზუსტდეს ტაქსაციის მასალებში მოცემული მცენარეების გარდა საქართველოს წითელი ნუსხით გათვალისწინებული მცენარეების სხვა სახეობების ჭრის საჭიროების საკითხი. გარდა ამისა, გზმ-ის ანგარიშში (ტომი II; გვ. 110) მითითებულია შემდეგი: „მცენარეული საფარის გასუფთავების და მიწის სამუშაოების დროს ასევე არსებობს ქვეწარმავლების და ამფიბიების საბინადრო ადგილების დაზიანების რისკები. ტექნიკის მოქმედების და ტრანსპორტის გადაადგილების დროს შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს უშუალო განადგურებასაც“. საჭიროა დაზუსტდეს აღნიშნული ზემოქმედების ალბათობა და ხარისხი. ამასთან საჭიროა წარმოდგენილი იქნეს განახლებული ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის გეგმა, სადაც ასევე მოცემული იქნება შემდეგი საკითხები:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის ფარგლებში წინასამშენებლო კვლევა-დათვალიერების საკითხი - არსებული მდგომარეობის და ბიომრავალფეროვნებაზე მოსალოდნელი ზემოქმედების ღონის შესაფასებლად (საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებების დაგეგმვა-განხორციელების მიზნით); - წყლის და წყალზე დამოკიდებული სახეობები და მათზე შესაძლო ზემოქმედების საკითხი (საჭიროების შემთხვევაში, დამატებითი შემარბილებელი და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებების განსაზღვრა/განხორციელების მიზნით). ამასთან, საჭიროა ცალკე გრაფაში აისახოს ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის კუთხით განსახორციელებელი 	<p>საფუძველზე თუ გამოვლინდა ან საპროექტო დერეფნის ან დროებითი ნაგებობების ადგილმდებარეობის რაიმე ცვლილების/დაზუსტების შემთხვევაში (რაც თავისთავად დამატებით შეთანხმდება სააგენტოსთან) ზემოქმედების ქვეშ მოექცევა წითელი ნუსხის სახეობები, შემდგომი ქმედებები განხორციელდება „საქართველოს წითელი ნუსხისა და წითელი წიგნის შესახებ“ საქართველოს კანონის 24-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად, საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან შეთანხმებით“.</p> <p>2. მიუხედავად იმისა, რომ საპროექტო დერეფანი არ გამოირჩევა ცხოველთა სამყაროს მრავალფეროვნებით, არსებული მდგომარეობითაც მაღალია ანთროპოგენური გავლენა და შესაბამისად ცხოველთა წარმომადგენლების შეხვედრილობის ალბათობა არ არის მაღალი, მსგავსი მასშტაბის პროექტების განხორციელებისას ასეთი შემთხვევების სრულად გამორიცხვა შეუძლებელია. მსგავსი ზემოქმედების ძირითადი რეცეპტორები შეიძლება იყვნენ ქვეწარმავლები (მაგალითად რეგიონში გავრცელებული ჭაობის კუ <i>Emys orbicularis</i> და სხვა). ფონური მდგომარეობის გათვალისწინებით მოსალოდნელია მხოლოდ ერთეული შემთხვევები, რაც სახეობების პოპულაციებზე რაიმე შესამჩნევ გავლენას ვერ იქონიებს. ასეთი ზემოქმედების მართვის მიზნით გზმ-ს ანგარიშის შესაბამის პარაგრაფში მოცემულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, რაც გულისხმობს:</p> <ul style="list-style-type: none"> • სამომრავო გზების და სამუშაო საზღვრების მკაცრად დაცვას; • მცენარეული საფარის გასუფთავებისა და მიწის სამუშაოებისას, განსაკუთრებით ყოველ ახალ სამუშაო უბანზე, წინასწარ შემოწმებას და მონიტორინგს, რათა თავიდან იქნას აცილებული ცხოველთა სახეობების დაზიანება და უზრუნველყოფილი იყოს მათი ზემოქმედების ფარგლებს გარეთ გადაადგილების შესაძლებლობა; • ორმოების და ტრანშეების შემოწმებას მათ შევსებამდე; • მომსახურე პერსონალის წინასწარ ინსტრუქტაჟს და ა.შ. <p>სამუშაოების მკაცრი კონსტროლის და მონიტორინგის პირობებში ზემოქმედების ალბათობა იქნება ძალიან დაბალი და შესაბამისად ზემოქმედების მნიშვნელობა შეიძლება შეფასდეს, როგორც ძალიან დაბალი.</p>
--	--

	ქმედებების სააგენტოსთან ანგარიშგების პერიოდულობის საკითხი;	3. დანართი 2-ის სახით წარმოგიდგენთ მშენებლობის ეტაპის კორექტირებულ მონიტორინგის გეგმას.
გ	შპს „საქართველოს მელიორაციის“ ინფორმაციით, ქობულეთის შემოვლითი გზის სამივე ალტერნატიული საპროექტო მაგისტრალი 36 წერტილში კვეთს შპს „საქართველოს მელიორაციის“ კუთვნილ სამელიორაციო დანიშნულების ინფრასტრუქტურას და იმისთვის, რომ არ წარმოიქმნას ხაზოვანი, როგორც სამელიორაციო ასევე საგზაო დანიშნულების ინფრასტრუქტურის გამართული ფუნქციონირებისთვის ხელისშემშლელი გარემოებები, საპროექტო დოკუმენტაცია საჭიროებს შეთანხმებას შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“. ამასთან, აღნიშნული საკითხის შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ შეთანხმების, ან/და კომუნიკაციის ამსახველი დოკუმენტაცია წარმოდგენილი უნდა იყოს სააგენტოში;	აღნიშნული კომენტარი ასახულია. დანართი 3-ში წარმოდგენილია შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ კომუნიკაციის ამსახველი წერილების ასლები. საჭიროების შემთხვევაში ამ საკითხთან დაკავშირებით დამატებითი ინფორმაცია წარმოდგენილი იქნება მშენებლობის დაწყებამდე.
დ	სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოს ინფორმაციით, ქობულეთის შემოვლითი გზის 4 ზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზაციის საპროექტო ტერიტორია კვეთს ჩოლოქის კერამზიტის გამოვლინების კონტურს. წარმოდგენილი ტერიტორიის გამოვლინების კონტურთან თანაკვეთის ფართობზე არსებული კერამზიტის მარაგი შეადგენს 172480 მ ³ -ს. „წიალის შესახებ“ საქართველოს კანონის 39-ე მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, „სასარგებლო წიაღისეულის საბადოს ფართობების განაშენიანება დასაშვებია, თუ განაშენიანების მსურველი წიაღისეულის მესაკუთრეს კომპენსაციის სახით გადაუხდის სასარგებლო წიაღისეულის იმ სახეობის საფასურს (შესაბამისი წიაღისეულით სარგებლობისათვის „ბუნებრივი რესურსებით სარგებლობისათვის მოსაკრებლების შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი მოსაკრებლის ოდენობით), რომლით სარგებლობასაც იგი ზღუდავს ან აფერხებს დაგეგმილი განაშენიანებით“.	აღნიშნული კომენტარი ასახულია. დანართი 4-ში წარმოდგენილია სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოსტოსთან კომუნიკაციის ამსახველი წერილების ასლები.

	აღნიშნულიდან გამომდინარე, წარმოდგენილი უნდა იყოს საკითხის სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოსთან შეთანხმების/კომუნიკაციის ამსახველი დოკუმენტაცია;	
ე	გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი კომპანიის ნარჩენების მართვის გეგმაში მოცემული ნარჩენების მართვის საკითხები, აღდგენა/განთავსების ოპერაციის კოდები და შესაბამისი ინფორმაცია გაურკვეველია და შესაბამისად უნდა დაზუსტდეს;	აღნიშნული კომენტარი ასახულია. დანართი 5-ში წარმოდგენილია შესწორებული ცხრილი - „პროექტის განხორციელების პროცესში მოსალოდნელი ნარჩენების სახეები , მიახლოებითი რაოდენობები და მართვის ღონისძიებები“. აქვე მოგახსენებთ, რომ მშენებელ კონტრაქტორს ექნება ვალდებულება საქმიანობის დაწყებამდე მოამზადოს და სამინისტროში შეათანხმოს დაზუსტებული ნარჩენების მართვის გეგმა.
ვ	წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საქმიანობის განხორციელების პროცესში გათვალისწინებულია 2 ერთეული სამშენებლო ბანაკის ფუნქციონირება. ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის (ზდგ) ნორმების პროექტში სამშენებლო ბანაკი N1-ის შესაბამისად იდენტიფიცირებულია 20 გაფრქვევის სტაციონარული წყარო, ხოლო სამშენებლო ბანაკი N4 შესაბამისად - 19 გაფრქვევის სტაციონარული წყარო. აღნიშნული პარამეტრები არ შეესაბამება ატმოსფერულ ჰაერზე შეფასების მიზნით გამოყენებულ ავტომატიზირებული პროგრამა „ეკოლოგში“ მითითებულ მონაცემებს. აქ მხედველობაშია მისაღები, რომ მოცემული პარამეტრების არასწორად გამოყენების შემთხვევაში წარმოდგენილი შედეგები პროპორციულად ასახავს საბოლოო მონაცემების სისწორეს. შესაბამისად, აღნიშნული საკითხი დაზუსტებას საჭიროებს;	შენიშვნა გათვალისწინებულია. წარმოგიდგენთ შესწორებულ ზდგ-ს ნორმების პროექტებს, ცალ-ცალკე #1 და #2 სამშენებლო ბანაკებისთვის.
ზ	სააგენტოში წარმოდგენილია ზდგ-ის ნორმების 1 პროექტი ორივე ობიექტისთვის (სამშენებლო ბანაკები N1 და N4). ვინაიდან სამშენებლო ბანაკები ერთმანეთისგან დაახლოებით 12 კმ-ის მანძილით არის დაშორებული და ობიექტებმა შესაძლებელია ერთმანეთისგან	შენიშვნა გათვალისწინებულია. წარმოგიდგენთ შესწორებულ ზდგ-ს ნორმების პროექტებს, ცალ-ცალკე #1 და #2 სამშენებლო ბანაკებისთვის.

	<p>დამოუკიდებლად იფუნქციონიროს, საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბერის №408 დადგენილებით დამტკიცებული „ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების გაანგარიშების ტექნიკური რეგლამენტის“ მე-10 მუხლის მიხედვით, ზღვრული ნორმების დადგენა საჭიროა თითოეული ობიექტისთვის. აღნიშნულიდან გამომდინარე, წარმოდგენილი უნდა იყოს ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტი ორივე ბანაკისთვის, ცალ-ცალკე;</p>	
თ	<p>დაზუსტებას საჭიროებს ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გამოყოფისა და გაფრქვევის წყაროების პარამეტრების ცხრილებში წარმოდგენილი მონაცემები. დაზუსტებული/გათვალისწინებული უნდა იყოს „ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების გაანგარიშების ტექნიკური რეგლამენტის“ (საქართველოს მთავრობის 31/12/2013 წ. №408 დადგენილება) მე-5 მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილი მოთხოვნები;</p>	<p>შენიშვნა გათვალისწინებულია.</p> <p>წარმოგიდგენთ შესწორებულ ზდგ-ს ნორმების პროექტებს, ცალ-ცალკე #1 და #2 სამშენებლო ბანაკებისთვის.</p>

<p>ო</p>	<p>გზშ-ის ანგარიშში ტერიტორიის სეისმურობის აღწერაში (ტომი 1-ში, გვ. 117-ზე) მიზანშეწონილია ხაზი გაესვას საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების კონკრეტულ მონაცემებს, რომელთა მიხედვით, მიუხედავად იმისა, რომ საკვლევი ტერიტორია 7-ბალიან ზონაში მდებარეობს, საპროექტო დერეფნის ფარგლებში გავრცელებული გრუნტების უმეტესობა, საქართველოში მოქმედი ნორმატივის მიხედვით, 8 ბალს პასუხობს. ასევე, გეოგრაფიული პუნქტების მიხედვით დასაზუსტებელია სეისმურობის უგანზომილებო A კოეფიციენტის კონკრეტული მნიშვნელობებიც;</p>	<p>საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით 2025 წლის 1 დეკემბრის N12034 წარდგენილ განცხადებას თან ახლავს დანართი 1 - გეოლოგიური ანგარიშის - ელ. ვერსია, სადაც დასკვნებისა და რეკომენდაციების ნაწილში მოცემულია ინფორმაცია, მიუხედავად იმისა, რომ საკვლევი ტერიტორია 7-ბალიან ზონაში მდებარეობს, საპროექტო დერეფნის ფარგლებში გავრცელებული გრუნტების უმეტესობა, საქართველოში მოქმედი ნორმატივის მიხედვით, 8 ბალს პასუხობს.</p> <p>სეისმურობის უგანზომილებო კოეფიციენტი A</p> <ul style="list-style-type: none"> • ქობულეთი - 0.13; • საჩინო - 0.10; • ციხისძირი - 0.11; • ხუცუბანი - 0.12; • კვირიკე - 0.11; • ჩაქვი - 0.10; <p>ასევე იხ. ცხრილი:</p> <table border="1" data-bbox="1010 829 1978 1068"> <thead> <tr> <th>საინჟინრო - გეოლოგიური ელემენტების N</th> <th>კატეგორია სეისმური თვისებების მიხედვით</th> <th>ბალიანობა</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N3, N4, N6 და N8</td> <td>III</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>N13</td> <td>I</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>დანაჩენი</td> <td>II</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table> <p>RQD გამოითვლება კლდოვან ქანში და სგე-ის მიხედვით არის შემდეგი:</p> <table border="1" data-bbox="1010 1138 1978 1218"> <thead> <tr> <th rowspan="2">RQD</th> <th>სგე 11</th> <th>სგე 12</th> <th>სგე 13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10%</td> <td>36%</td> <td>89%</td> </tr> </tbody> </table>	საინჟინრო - გეოლოგიური ელემენტების N	კატეგორია სეისმური თვისებების მიხედვით	ბალიანობა	N3, N4, N6 და N8	III	8	N13	I	6	დანაჩენი	II	7	RQD	სგე 11	სგე 12	სგე 13	10%	36%	89%
საინჟინრო - გეოლოგიური ელემენტების N	კატეგორია სეისმური თვისებების მიხედვით	ბალიანობა																			
N3, N4, N6 და N8	III	8																			
N13	I	6																			
დანაჩენი	II	7																			
RQD	სგე 11	სგე 12	სგე 13																		
	10%	36%	89%																		
<p>კ</p>	<p>დამატებით, გზშ-ის ანგარიშში მოიცავს შემდეგ უზუსტობებს: გზშ-ის ანგარიშის ტომი 1-ში, გვ. 116-ზე არ არის მინიშნებული, რომელი გეოტექტონიკური სქემაა გამოყენებული საპროექტო არეალის გეოტექტონიკური დახასიათებისას; ტომი 1-ში, გვ. 117-ზე მოყვანილ გეოლოგიურ რუკას აკლია ინფორმაცია ავტორების,</p>	<p>გეოტექნიკური დახასიათებისას გამოყენებულ იქნა საქართველოს გეოტექნიკური რუკა, რომლის ავტორი არის ი.გამყრელიძე, მასშტაბი 1:500000, გამოშვების წელი 2013, ასევე სამშენებლო ნორმები და წესები „სეისმომედეგი მშენებლობა“ (კნ 01.01-09)</p>																			

	მასშტაბის, გამოცემის წელის და სხვა მონაცემების შესახებ;	
--	---	--

ცხრილი 2.- რეაგირება ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამაგისტრო პროგრამის „ბუნების დაცვა და მეტყვეობის“ სტუდენტის მიერ წარმოდგენილი, წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები სკოპინგის ეტაპზე (2025 წლის 27 იანვარი).

	შენიშვნა/მოსაზრება	რეაგირება-1	პასუხები
1	სკოპინგის დოკუმენტში არ არის აღნიშნული დონორი ორგანიზაცია, რაც გათვალისწინებული უნდა იყოს გზმ-ს დოკუმენტში	არ მოხდა რეაგირება. გზმ-ს ეტაპზე სავალდებულოა დონორი/საფინანსო ორგანიზაციის დაკონკრეტება, ვინაიდან დაფინანსების წყარო განსაზღვრავს გამოყენებად გარემოსდაცვით სტანდარტებს.	დონორი ორგანიზაციის შესახებ დაზუსტებული ინფორმაცია არ არსებობდა სკოპინგის ეტაპზე. ამჟამად განიხილება, რომ პროექტის დაფინანსება მოხდეს აზიის განვითარების ბანკის (ADB) მიერ, შესაბამისად, გზმ-ს ანგარიშში მიმოხილულია აზიის განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი რეგულაციები.
2	10.1.3 ფაუნა - ბონის კონვენციაზე არ წერია სრული ინფორმაცია, რაც ერთ-ერთი ყველაზე საყურადღებო საკითხია, ვინაიდან ქობულეთის დაცული ტერიტორიაზე ხვდება გადამფრენი ფრინველები და ეს ტერიტორია ისევე როგორც საქართველოსთვის, ასევე საერთაშორისო დონეზე ერთ ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ტერიტორიაა. არ არის გათვალისწინებული ბონის კონვენციის მნიშვნელობა, არ არის აღნიშნული თუ რომელი სახეობები გვხვდება.	ბონის კონვენციასთან მიმართებაში არაფერი არ არის ნახსენები, ქობულეთის დაცულ ტერიტორიებთან მიმართებაში კი ზოგადი ინფორმაცია მოცემული, საჭიროებს დაზუსტებაც, რაც მნიშვნელოვანი ხარვეზია გზმ-ს ეტაპზე.	აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით გაცნობებთ, გზმ-ს შემუშავების ეტაპზე, გათვალისწინებული იყო ის მნიშვნელოვანი გარემოება, რომ საქართველო 2000 წლიდან არის მიგრირებადი სახეობების კონვენციის (Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals – CMS, Bonn Convention) მონაწილე ქვეყანა. აღნიშნული კონვენცია მიზნად ისახავს მიგრირებადი ფრინველთა სახეობების და მათი ჰაბიტატების დაცვას საერთაშორისო თანამშრომლობის საფუძველზე და განსაკუთრებულ ყურადღებას უთმობს მიგრაციის მარშრუტების შენარჩუნებას. საქართველოს შავი ზღვის სანაპირო ზოლი, მათ შორის ქობულეთის მუნიციპალიტეტი, მდებარეობს აღმოსავლეთ შავი ზღვის მიგრაციული დერეფნის (East Black Sea Flyway) ფარგლებში, რომელიც გამოიყენება მრავალი ფრინველის სახეობის მიერ სეზონური მიგრაციის პერიოდში. ამ კონტექსტში მნიშვნელოვანია ქობულეთის დაცული ტერიტორიები, რომლებიც მოიცავს ისპანის ჭარბტენიან ეკოსისტემებს და წარმოადგენს საერთაშორისო მნიშვნელობის ტერიტორიას მიგრირებადი ფრინველებისთვის.

			<p>ხოლო, საველე კვლევებისა და არსებული მონაცემების ანალიზის საფუძველზე დადგინდა, რომ საპროექტო დერეფანში არ ფიქსირდება ბონის კონვენციის სახეობების მნიშვნელოვანი საბუდარი ან კრიტიკული ჰაბიტატები. პროექტი წარმოადგენს არსებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაფართოებას და განხორციელდება უკვე არსებული გზის დერეფანში. საპროექტო დერეფანი ქობულეთის დაცული ტერიტორიებიდან საკმაოდ დიდი მანძილით არის დაშორებული. ასევე საპროექტო დერეფანსა და დაცულ ტერიტორიას შორის არსებობს დასახლებული პუნქტი, სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები და სხვადასხვა ინფრასტრუქტურული ობიექტები (მათ შორის რკინიგზა). ზემოაღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით მიგრირებად სახეობებზე პირდაპირი ზემოქმედების ალბათობა ძალზედ შეზღუდულია.</p> <p>გზმ-ის დოკუმენტში ტომი I პარგრაფ 5.2.6 ბიომრავალფეროვნება და მის ქვეთავში, ზურმუხტის ქსელის უბანი - „ქობულეთი GE0000060“ და მის ცხრილში 5.2.6.1.3.1. წარმოდგენილია რეგიონში გავრცელებული რიგი ფრინველთა სახეობების შესახებ ინფორმაცია, ასევე გზმ-ს ანგარიშის ტომ II ში პარგრაფი 3.8 მოცემულია მოსალოდნელი ზემოქმედების აღწერა, ხოლო შემარბილებელი ღონისძიებების ჩამონათვალი, კი გზმ-ს ანგარიშის ტომ II პარგრაფები 3.8.3. და 3.8.3.2-ში მათ შორის საერთაშორისო კონსერვაციული მნიშვნელობის მქონე სახეობები, როგორცაა <i>Anser erythropus</i> მცირე თეთრმუხლა ბატი, <i>Ardea purpurea</i> ქარცი ყანჩა (წითური ყანჩა, <i>Ciconia Ciconia</i> თეთრი ყარყატი, <i>Crex crex</i> ღაღლა და <i>Egretta garzetta</i> მცირე თეთრი ყანჩა. აღნიშნული სახეობები ასევე მიეკუთვნებიან მიგრირებად ფრინველებს და დაცულია სხვადასხვა საერთაშორისო შეთანხმების ფარგლებში.</p>
--	--	--	--

			<p>გარდა ამისა, შავი ზღვის სანაპირო მიგრაციული დერეფნის სპეციფიკის გათვალისწინებით, რეგიონში პოტენციურად შეიძლება დაფიქსირდეს ისეთი მიგრირებადი სახეობებიც, როგორცაა <i>Pandion haliaetus</i> (შაკი), <i>Falco vespertinus</i> წითელფეხა შავრდენი და <i>Circus aeruginosus</i> ჭაობის ძელქორი, რომლებიც რეგულარულად გამოიყენებენ შავი ზღვის სანაპირო მიგრაციულ დერეფანს.</p>
3	<p>2.6.5 კარიერები, 4.7.2.1 მოდერნიზაციის ეტაპი - არ არის დაკონკრეტებული. ლიცენზიანტები - წერია რომ იქნება წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშიში.</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება. ლიცენზიანტების შესახებ ინფორმაციის არარსებობა ართულებს რეალისტურ შეფასებას.</p>	<p>ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების პროექტის ფარგლებში (და შესაბამისად სკოპინგის ეტაპზე) საპროექტო ჯგუფის მიერ შემოთავაზებულია კარიერების სავარაუდო ადგილმდებარეობები, მდ. სუფსის სანაპიროებზე. შერჩეულია სამი უბანი:</p> <ul style="list-style-type: none"> • უბანი 1. X – 260874; Y – 4655195. ფართობი - 16,7 ჰა; • უბანი 2. X – 265670; Y – 4655559. ფართობი - 6,5 ჰა; • უბანი 3. X – 266106; Y – 4653833. ფართობი - 20,0 ჰა; <p>კარიერების ჯამური ფართობია დაახლოებით 43,2 ჰა. ზიდვის მიახლოებითი მანძილია 35 კმ.</p> <p>გზშ-ს ეტაპზეც, ანუ დეტალური პროექტირების ფაზაზეც საპროექტო ჯგუფის მიერ შემოთავაზება (ანუ რეკომენდაცია) იგივეა და განიხილება ეს 3 უბანი.</p> <p>რაც შეეხება ლიცენზიანტების შესახებ ინფორმაციას - გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების პროცესში ასეთი სახის დაზუსტებული ინფორმაციის წარმოდგენა შეუძლებელია, მაშინ როდესაც ტენდერის გზით ჯერ არ არის გამოვლენილი მშენებელი კონტრაქტორი. საქართველოს პრაქტიკიდან გამომდინარე მსგავსი დაზუსტებული ინფორმაციის წარმოდგენა პროექტის განხორციელების აღნიშნულ ეტაპზე (მშენებელი კონტრაქტორის გამოვლენის გარეშე) არ ხდება.</p> <p>ეს საკითხი ტენდერის შემდგომ დაზუსტდება და მშენებელი კონტრაქტორი, საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან შეთანხმებით განსაზღვრავს კარიერების ზუსტ</p>

			<p>ადგილმდებარეობას და ლიცენზიანტის ვინაობას. შესაძლებელია თავად მშენებელმა კონტრაქტორმაც მოიპოვოს ლიცენზია. კარიერების დაკავშირებით გზმ-ს ანგარიშში მოცემულია შესაბამისი ვალდებულებები/შემარბილებელი ღონისძიებები - პარაგრაფი 3.5.3. და გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა. გარდა ამისა, დამატებითი ვალდებულებები განსაზღვრული იქნება ლიცენზიის პირობების შესაბამისად.</p>
4	<p>დოკუმენტში არ არის ინფორმაცია AEWA სახეობებზე.</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება, არ არის გათვალისწინებული შესაბამისი სახეობები.</p>	<p>გზმ-ის დოკუმენტში უკვე წარმოდგენილია რეგიონში გავრცელებული რიგი წყლის ფრინველის სახეობები, მათ შორის <i>Anser erythropus</i> მცირე თეთრშუბლა ბატი, <i>Ardea purpurea</i> ქარცი ყანჩა და <i>Egretta garzetta</i>, მცირე თეთრი ყანჩა, რომლებიც AEWA შეთანხმების ფარგლებში დაცულ სახეობებს მიეკუთვნებიან. აღნიშნული სახეობები ძირითადად დაკავშირებულია ჭარბტენიან ჰაბიტატებთან.</p> <p>საქართველოს შავი ზღვის სანაპირო რეგიონი წარმოადგენს AEWA შეთანხმებით დაცული წყლის ფრინველების მნიშვნელოვან მიგრაციულ დერეფანს. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ქობულეთის დაცული ტერიტორიები, რომლებიც მოიცავს ისპანის ტორფიან ჭაობებს და წარმოადგენს წყლის ფრინველების მნიშვნელოვან ჰაბიტატს.</p> <p>საპროექტო გზა მდებარეობს ქობულეთის დაცული ტერიტორიების საზღვრებს გარეთ და არ მოიცავს ჭარბტენიან ჰაბიტატებს, რომლებიც მნიშვნელოვანია AEWA სახეობებისთვის. შესაბამისად, პროექტის განხორციელება არ იწვევს აღნიშნული სახეობებისთვის მნიშვნელოვანი ჰაბიტატების დაკარგვას.</p> <p>პროექტის განხორციელებისას შესაძლო ზემოქმედება AEWA სახეობებზე შეიძლება გამოიხატოს მხოლოდ დროებითი შემფოთების ფაქტორით (disturbance) მშენებლობის პერიოდში, რაც დაკავშირებულია ტექნიკის მუშაობასთან, ხმაურთან და ადამიანის აქტივობასთან. აღნიშნული</p>

			<p>ზემოქმედება შეფასებულია როგორც დაბალი მნიშვნელობის, რადგან ტერიტორია უკვე არსებული ინფრასტრუქტურის გავლენის ზონაში მდებარეობს და ფრინველებს აქვთ შესაძლებლობა გამოიყენონ მიმდებარე ალტერნატიული ჰაბიტატები.</p>
5	<p>ინფორმაცია გარემოზე შესაძლო ზემოქმედების და მისი სახეების შესახებ - არ არის აღწერილი ზეგავლენა არამატერიალური კულტურის ნიმუშებზე.</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება.</p>	<p>საქართველოს კანონი „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ (2007), რომლის მოთხოვნებთან შესაბამისობასაც უზრუნველყოფს დაგეგმილი სამშენებლო პროექტი, აღიარებს როგორც მატერიალურ, ისე არამატერიალურ კულტურულ მემკვიდრეობას.</p> <p>აღნიშნული კანონის მიხედვით, არამატერიალური კულტურული მემკვიდრეობა მოიცავს ზეპირსიტყვიერ ტრადიციებსა და გამონათქვამებს, მათ შორის ენას, როგორც კულტურული მემკვიდრეობის მატარებელს, საშემსრულებლო ხელოვნებას, სოციალურ პრაქტიკებსა და ადათ-წესებს, აგრეთვე ცოდნასა და უნარებს, რომლებიც დაკავშირებულია ტრადიციულ ხელოსნობასთან. ამასთანავე, არამატერიალური კულტურული მემკვიდრეობა შეიძლება მოიცავდეს შესაბამის იარაღებს, ნივთებს, არტეფაქტებსა და კულტურულ კონტექსტებს, რომლებიც თემების, ჯგუფების ან ცალკეული პირების მიერ აღიარებულია როგორც მათი კულტურული მემკვიდრეობის ნაწილი.</p> <p>აღნიშნული განმარტება ასევე შეესაბამება UNESCO-ს 2003 წლის „არამატერიალური კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის კონვენციის“ მიდგომას, რომლის მიხედვითაც არამატერიალური კულტურული მემკვიდრეობა დაკავშირებულია საზოგადოებრივ პრაქტიკებთან, რიტუალებთან, ტრადიციებთან და კულტურულ სივრცეებთან, სადაც აღნიშნული პრაქტიკები ხორციელდება.</p> <p>აღსანიშნავია, რომ არამატერიალური კულტურული მემკვიდრეობის ელემენტები ხშირ შემთხვევაში დაკავშირებულია კონკრეტულ კულტურულ სივრცეებთან ან</p>

		<p>მატერიალური კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტებთან (მაგალითად ეკლესიებთან, სალოცავებთან, სასაფლაოებთან ან ისტორიულ საზოგადოებრივ სივრცეებთან), სადაც ტარდება შესაბამისი რიტუალები ან კულტურული პრაქტიკები.</p> <p>საპროექტო ტერიტორიის და მისი ზემოქმედების არეალის ანალიზის საფუძველზე, ასევე არსებული ინფორმაციისა და სავლელე ვიზუალური დათვალიერების გათვალისწინებით, პროექტის გავლენის ზონაში არ იდენტიფიცირებულა არამატერიალური კულტურული მემკვიდრეობის ისეთი ელემენტები, რომლებიც დაკავშირებული იქნებოდა საპროექტო დერეფანთან.</p> <p>ამასთანავე, პროექტი ითვალისწინებს არსებული ქობულეთის შემოვლითი გზის გაფართოებას (არსებული ორზოლიანი გზის პარალელურად დამატებითი ორი ზოლის მოწყობას) და არ გულისხმობს ახალი სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირებას. შესაბამისად, სამუშაოები განხორციელდება უკვე ჩამოყალიბებულ ინფრასტრუქტურულ დერეფანში, რომელიც მრავალი წლის განმავლობაში ფუნქციონირებს და უკვე ინტეგრირებულია ადგილობრივ სოციალურ და კულტურულ გარემოში. აღნიშნული გარემოება მნიშვნელოვნად ამცირებს იმის ალბათობას, რომ პროექტმა გავლენა მოახდინოს ადგილობრივი საზოგადოების ტრადიციულ კულტურულ პრაქტიკებზე ან კულტურულ სივრცეებზე.</p> <p>აქვე აღვნიშნავთ, რომ გზშ-ს პროცედურის ფარგლებში დადებითად გადაწყდა სოფ. ოჩხამურის ახალი საგზაო კვანძის მოწყობის საკითხი, რომელიც უკეთესად აკავშირებს სოფლის ორ მხარეს. შემუშავებული საპროექტო გადაწყვეტა დადებითად შეფასდა ადგილობრივი მოსახლეობის მხრიდან. ეს საკითხი მნიშვნელოვანია იმ თვალსაზრისითაც, რომ გზის დერეფნიდან აღმოსავლეთით მცხოვრებლებისთვის</p>
--	--	---

			<p>გაადვილდება დერეფნის დასავლეთით მდებარე ოჩხამურის წმინდა სერგი რადონეჟელის სახელობის ტაძრის მიმართულებით გადაადგილება და სარიტუალო ღონისძიებებში მონაწილეობის მიღება.</p> <p>ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, პროექტის განხორციელებით არამატერიალურ კულტურულ მემკვიდრეობაზე პირდაპირი ან ირიბი მნიშვნელოვანი ზემოქმედების რისკები არ იდენტიფიცირდება და შესაბამისად არ არსებობს საფუძველი დამატებითი სპეციალური კვლევების ჩატარების ან მიზნობრივი შემარბილებელი ღონისძიებების შემუშავებისთვის.</p>
6	<p>4.2 გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისას გამოყენებული მეთოდების და მიდგომების, შეფასების კრიტერიუმების წინასწარი მიმოხილვა - გარემოს კომპონენტების შესწავლის პერიოდებსა და მეთოდებზე მხოლოდ ზოგადი ინფორმაცია წერია, რაც გზშ-ს დოკუმენტში დაწვრილებით უნდა იყოს აღწერილი</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება. გზშ შესრულებულია სეზონურობისა და სავლე კვლევების სხვადასხვა პერიოდებში ჩატარების გარეშე.</p>	<p>გაცნობებთ, რომ გზშ-ს ანგარიშის I ტომის პარაგრაფში 5.2.6.2. აღნიშნულია, რომ სავლე კვლევები ჩატარდა ორ ეტაპად:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. ეტაპზე (სკოპინგის ეტაპი) კვლევები ჩატარდა 2024 წლის აგვისტოს თვეში. II. ეტაპზე კვლევები ჩატარდა 2024 წლის დეკემბრის თვეში. <p>გარდა ამისა, გზშ-ს ანგარიშის I ტომის 5.2.6.1.4. მოცემულია „საპროექტო არეალში წარსულში ჩატარებული კვლევის შედეგების მიმოხილვა“, სადაც გათვალისწინებული იყო წარსულში მოგროვებული ყველა მნიშვნელოვანი ინფორმაცია.</p> <p>ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ გზშ-ს ანგარიშში ხაზგასმულია მშენებელი კონტრაქტორის ვალდებულება, მშენებლობის დაწყებამდე და შემდგომ, წელიწადში 2-ჯერ (სეზონურად) ჩაატაროს ბიომრავალფეროვნების კვლევა-მონიტორინგი.</p> <p>რაც შეეხება გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისას გამოყენებულ მეთოდებს, მიდგომებს, შეფასების კრიტერიუმებს, გაცნობებთ, რომ გზშ-ს ანგარიშის II ტომის პარაგრაფი 2 სრულად ეხება ამ საკითხს. გარდა ამისა, I და II ტომების ცალკეულ პარაგრაფებში (მაგალითად, ბიომრავალფეროვნების შესწავლა, ხმაურის და ემისიების</p>

			მოდელირება და ა.შ.) წარმოდგენილა კვლევის შესაბამისი მეთოდოლოგიები.
7	4.3 დაცულ ტერიტორიებზე ზემოქმედება - სკოპინგის დოკუმენტში საუბარია დაცული ტერიტორიების, ბიომრავალფეროვნების, ფლორისა და ფაუნის არსებობასა და მათ მნიშვნელობაზე, თუმცა არ არის სრულად გააზრებული თუ რა ზეგავლენა შეიძლება მოყვეს არსებულ ბიომრავალფეროვნებას.	არ მოხდა რეაგირება, რაც გულისხმობს რომ ნახსენებია დაცული ტერიტორიები, მაგრამ არ არის აღწერილი გარემოსდაცვითი ზემოქმედება.	დაცულ ტერიტორიებზე ზემოქმედება აღწერილია გზმ-ს ანგარიშის II ტომის პარაგრაფში 3.8.1.3.5.
8	4.6.2.1 მოდერნიზაციის ეტაპი - აღნიშნულია: „შესაძლებელია საჭირო გახდეს დამატებითი ღონისძიებების გატარება (მაგ. ხმაურის წყაროების მახასიათებლების შემცირება, სხვა ობიექტებზე გადანაწილება ან დროებითი ხმაურდამცავი ეკრანების გამოყენება).” აუცილებელია დროებითი ხმაურდამცავი ეკრანების გამოყენება, ხოლო სასურველია განხილულ იქნას მუდმივი ხმაურდამცავი ეკრანების დამონტაჟების საკითხი.	მუდმივ ეკრანებთან დაკავშირებით ისევ არ იძებნება ინფორმაცია, რაც პროექტის შემსრულებლის მიერ დასადასტურებელია და აუცილებელია საკითხის აღნიშვნა და განხილვა გზმ-ში.	გზმ-ს ანგარიშის II ტომის პარაგრაფში 3.4.8. წარმოდგენილია ხმაურის 3D მოდელირების შედეგები. ასევე III ტომში მოცემულია მოდელირების სრული შედეგები. მოდელირების პროცესში გათვალისწინებული იქნა სატრანსპორტო ნაკადების მოსალოდნელი ზრდა, რელიეფი, რეცეპტორები, განლაგება და სხვა. ასევე, მოცემულია მოდელირების მეთოდოლოგია. მოდელირების შედეგების საფუძველზე განისაზღვრა მგრძნობიარე მონაკვეთები და II ტომის პარაგრაფში 3.4.11.3. წარმოდგენილია ხმაურდამცავი ბარიერების შესახებ შემაჯამებელი ცხრილი, სადაც 5 მგრძნობიარე მონაკვეთისთვის განსაზღვრულია დაახლოებით 3425 მ სიგრძის ხმაურდამცავი ბარიერების მოწყობა. ასევე გზმ-ს ანგარიშის II ტომში, პარაგრაფში 6 წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი ღონისძიებების მიახლოებითი ხარჯთაღრიცხვა, . აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ გზმ-ს ანგარიშში (მონიტორინგის გეგმაში) მითითებულია, რომ ხმაურდამცავი ბარიერების პარამეტრები უნდა დაზუსტდეს მშენებლობის დასრულების

			<p>შემდგომ, საავტომობილო გზის ექსპლუატაციის დაწყებისას ინსტრუმენტალური მონიტორინგის საფუძველზე.</p> <p>რაც შეეხება მოდერნიზაციის ეტაპს - გაცნობებით, რომ , მშენებლობის მიმდინარეობის დროს, მხოლოდ დროებით წყაროებთან, საჭიროების შემთხვევაში (ანუ მონიტორინგის საფუძველზე) მოხდება დროებითი ბარიერების გამოყენება.</p>
9	<p>სკოპინგის ანგარიშში არ არის განხილული ბუნებრივი კატასტროფები არცერთ ჭრილში, განხილულია მხოლოდ წვიმის წყლის განაწილება, დრენაჟების არსებობა. ვინაიდან დასავლეთში ხშირია ძლიერი წვიმები, ეს საკითხი უნდა იყოს აყვანილი უმაღლეს დონეზე, რათა არ მოხდეს მაგისტრალზე წყლის დაგროვება.</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>უნდა აღინიშნოს, რომ არსებული გზა და მოდერნიზაციის შემდგომ, საპროექტო მაგისტრალიც მოწყობილი იქნება 4-7 მ სიმაღლის ყრილზე. აღსანიშნავია, რომ არსებული გზის ოპერირების რამდენიმეწლიანი ისტორიის მანძილზე, არ ფიქსირდება არცერთი მსგავსი შემთხვევა.</p> <p>ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ საპროექტო მაგისტრალი დაპროექტებულია უკვე არსებული გზის გასწვრივ და არსებული გზის პარამეტრების გათვალისწინებით (მათ შორის ხელოვნური ნაგებობების ადაპტირებით უკვე მოწყობილ ნაგებობებთან). აქედან გამომდინარე, დამატებითი ზოლის ფარგლებში ახალი წყალგამტარი ნაგებობების ძირითადი პარამეტრების რაიმე სახით კორექტირება (მაგალითად წყალგამტარობის გაზრდა) ვერ იქნება მისაღები და პირიქით, შეიძლება იყოს კონტრპროდუქტიულიც რადგან გაზარდოს ჰიდროლოგიური რისკები.</p>
10	<p>ხმაურის ზეგავლენის შემთხვევაში სკოპინგის დასკვნის 4.3.2 ზემოქმედების წინასწარი შეფასების ნაწილში განხილულია რომ ვინაიდან უშუალოდ არ ემიჯნება და კვეთს საპროექტო არეალი დაცულ ტერიტორიას აქედან გამომდინარე არ ექნება უშუალო ზეგავლენა, რაც საეკოა და</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება, რაც აუცილებლად უნდა იყოს განხილული გზმ-ს ანგარიშში.</p>	<p>პროექტს პირდაპირი (უშუალო) ზემოქმედება ვერ ექნება დაცულ ტერიტორიაზე, შემდეგი ფაქტობრივი მდგომარეობის გათვალისწინებით:</p> <ul style="list-style-type: none"> • პროექტის დერეფანი არ გადის დაცული ტერიტორიის საზღვრებში ან მის უშუალო სიახლოვეს (დერეფანსა და დაცული ტერიტორიის საზღვარს შორის დაშორება 1 კმ-მდეა); • არცერთი დროებითი ობიექტი (ბანაკები, სასაყაროები) არ მდებარეობს დაცული ტერიტორიის საზღვარში ან მის სიახლოვეს;

	<p>საჭიროებს დამატებით კვლევას და მოსაზრების დასაბუთებას.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • პროექტის განხორციელების პროცესში სატრანსპორტო დერეფნები არ გადის დაცული ტერიტორიის საზღვრებში ან მის უშუალო სიახლოვეს • პროექტის დერეფანსა და დაცულ ტერიტორიას შორის წარმოდგენილია დასახლებული პუნქტი, სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები და სხვა ინფრასტრუქტურული ობიექტები (მათ შორის სარკინიგზო ხაზი, ელექტროგადამცემი ხაზები და სხვა); • როგორც გზმ-ს ანგარიშშია აღნიშნული პირველი 13 კმ-იანი მონაკვეთზე (ანუ იმ მონაკვეთზე, რომელიც შედარებით ახლოს მდებარეობს დაცულ ტერიტორიასთან) გზის გაფართოება მოხდება მარცხენა მხარეს, ანუ დაცული ტერიტორიის მდებარეობის საპირისპირო მხარეს • რაც შეეხება ირიბ ზემოქმედებებს - ეს საკითხი გზმ-ს არაერთ პარაგრაფშია განხილული.
11	<p>4.6.2.1 მოდერნიზაციის ეტაპი - ხმაურის ზეგავლენაზე მითითებულია რომ 1000 მეტრის რადიუსში არ იქნება ისეთი ზეგავლენა, რომელიც რაიმე სახის საფრთხეს შექმნის. თუმცა არ არის გათვალისწინებული ის რომ მიმდებარე ტერიტორიასთან ახლოს მდებარეობს რამსარის დაცული ტერიტორია, რომელიც უმნიშვნელოვანესია გადამფრენი ფრინველებისათვის (EUNIS; ბონის კონვენცია; AEWA სახეობები) სასურველია მინიმუმ ზემოქმედების შესარბილებლად დაკონკრეტდეს პროექტის დრო,</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება, რაც საერთაშორისო კონვენციების მოთხოვნების გაუთვალისწინებლობაა.</p>	<p>სკოპინგის ანგარიშში ჩატარდა წინასწარი გაანგარიშება, რომლის მიხედვითაც 1000 მ რადიუსის საზღვარზე ხმაურის მოსალოდნელი დონეები (ყოველგვარი ეკრანირების გარეშე) 40 დბა-ს შეადგენს. ხოლო თუ გავითვალისწინებთ ხელოვნურ და ბუნებრივ ბარიერებს 1000 მ-იანი რადიუსის საზღვარზე (დაახლოებით სწორედ ეს არის მინიმალური მანძილი ქობულეთის დაცული ტერიტორიამდე) ხმაურის დონე საერთოდ ვერ მიაღწევს.</p> <p>სკოპინგის ანგარიშში წარმოდგენილი წინასწარი გაანგარიშებები დადასტურდა გზმ-ს ეტაპზე, უკვე დეტალური კომპიუტერული მოდელირების შედეგებით. დადასტურდა, რომ გზის მშენებლობის შედეგად გამოწვეული ხმაურის გავრცელება დაცულ ტერიტორიის საზღვრამდე საერთოდ ვერ მოხდება. აქვე გასათვალისწინებელია, რომ იმ მონაკვეთზე, რომელიც ყველაზე ახლოს მდებარეობს დაცულ ტერიტორიასთან, სამუშაოები განხორციელდება დერეფნის მარცხენა, ანუ</p>

	<p>რათა მაქსიმალურად შერბილდეს მიგრირებად ფრინველებზე ზემოქმედება</p>		<p>დაცული ტერიტორიის მდებარეობის საპირისპირო მხარეს. ასევე გასათვალისწინებელია ისიც, რომ ობიექტი ხაზოვანი ნაგებობაა და ხმაურის წყაროები გადაადგილდება სამუშაოების შესრულების შესაბამისად და შესაბამისად ხმაურის წყაროების ფუნქციონირება არ მოხდება ხანგრძლივად.</p> <p>რაც შეეხება ექსპლუატაციის ეტაპს - აუცილებელია გავითვალისწინოთ, რომ პროექტი შეეხება არსებულ მაგისტრალს. სატრანსპორტო ნაკადების ზრდის პირობებში მოქმედი მაგისტრალიდან, რომელიც ორზოლიანია, ხმაურის გავრცელების ინტენსივობა კიდევ უფრო გაიზრდება დროთა განმავლობაში (ხმაურის საბურავებისა და გზის საფარის შეხების გამო, ხმაური გადაბმის ადგილებში გადასვლისას, ხმაური ხმოვანი სიგნალების გამოყენებისას და ხმაური ავარიული სიტუაციების დროს). მაგისტრალის ტექნიკური პირობების გაუმჯობესება გარკვეულწილად შეამცირებს ასეთი ტიპის ხმაურის გავრცელებას. ჩატარებული მოდელირების შედეგებითაც შეიძლება ვიმსჯელოთ, რომ ხმაურის გავრცელება დაცული ტერიტორიების მიმართულებით, ფონურ მდგომარეობასთან შედარებით მნიშვნელოვნად არ შეიცვლება.</p> <p>ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე მშენებლობის პროცესის განხორციელების დროს (პერიოდულობის) დაკონკრეტება და ამ მიმართულებით შეზღუდვების დაწესება ვერ იქნება თანაზომადი შერბილების ღონისძიება, იმ ნეგატიურ შედეგებთან მიმართებაში, რასაც პროექტის გაჭიანურება გამოიწვევს (მაგალითად ორზოლიან მაგისტრალზე სატრანსპორტო ავარიების მაღალი რისკების გახანგრძლივება).</p>
12	<p>4.3.2 ზემოქმედების წინასწარი შეფასება - უფრო დეტალური კვლევის საგანია ქობულეთის დაცულ ტერიტორიებზე,</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>გზმ-ს ეტაპზე, ირიბი ზემოქმედების საკითხი დეტალური კვლევის საგანს წარმოადგენდა შესაბამისად დამუშავდა ყველა საკითხი, ასე მაგალითად;</p>

<p>ახლომდებარე ზურმუხტის ქსელის უბნებზე, ფრინველებისთვის მნიშვნელოვან ტერიტორიებზე ირიბი ზემოქმედების საკითხი”, ამის შესახებ წერია ინფორმაცია, თუმცა უშუალო კვლევა ამ ეტაპზე არ არის არც წარმოდგენილი, არც დაწყებული.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • კომპიუტერული პროგრამის გამოყენებით ჩატარებული იქნა ხმაურის გავრცელების მოდელირება და დადგინდა, რომ ხმაურის გავრცელებას დაცული ტერიტორიების მიმართულებით პრაქტიკულად ადგილი არ ექნება. ამავე მოდელირებით დადგინდა, ხმაურის გავრცელების სივრცითი არეალები, რაც გრაფიკულად არის წარმოდგენილი II და III ტომებში; • ჩატარდა ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებების ემისიების კომპიუტერული გაანგარიშება (მათ შორის სამშენებლო ბანაკებისთვის). ფონური მგომარეობის გათვალისწინებით დადგინდა მავნე ნივთიერებების მოსალოდნელი კონცენტრაციები ემისიების წყაროებიდან სხვადასხვა მანძილზე. დაახლოებით 1 კმ-იან რადიუსში, რაც დაცული ტერიტორიის დაშორების მანძილს შეესაბამება, ფონური კონცენტრაციების მატება საერთოდ არ არის მოსალოდნელი. • დაზუსტდა ზედაპირული წყლების დაბინძურების პოტენციური წყაროები და მოსალოდნელი ზემოქმედების მნიშვნელობა, რაც დაცული ტერიტორიების მიმართულებით ზედაპირული წყლების საშუალებით დაბინძურებლების (მათ შორის მყარი ნარჩენების) გადატანის შესაძლებლობაზე მსჯელობის საფუძველს გვაძლევს. კერძოდ დაბინძურების ყველაზე მაღალი ალბათობა გვირაბების გაყვანის პროცესში და სახიდე გადასასვლელების ბურჯების მშენებლობისას არის მოსალოდნელი. დაცული ტერიტორიების სიახლოვეს კი არც გვირაბებია წარმოდგენილი და არც დიდი ზომის წყლის ობიექტები. მცირე ზომის სადრენაჟო არხებით დამაბინძურებლების გადატანის შესაძლებლობაც შეფასებულია და წარმოდგენილია მკაცრი შერბილების ღონისძიებები (მათ შორის მონიტორინგი). • საპროექტო დერეფნის 400 მ სიგანის ზოლში შესწავლილი იქნა ჰაბიტატები და ბიომრავალფეროვნების სხვადასხვა
---	--	---

			<p>კომპონენტები. კვლევის პროცესში განსაკუთრებული ყურადღება იყო გამახვილებული დაცული ტერიტორიებისთვის დამახასიათებელი (ან მსგავსი) ჰაბიტატების და ცხოველთა მნიშვნელოვანი სახეობების საბინადრო ადგილების შეხვედრილობაზე. არცერთ მონაკვეთზე ცხოველთა მნიშვნელოვანი საბინადრო ადგილები ან მაღალი საკონსერვაციო ღირებულების ჰაბიტატები არ გამოვლენილა (დაცული ტერიტორიებთან ყველაზე ახლოს გამავალი მონაკვეთის ორივე მხარეს ძირითადად წარმოდგენილია სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები, რომელიც რამდენიმე ათეული წლების განმავლობაში მუშავდებოდა). დადასტურდა, რომ არსებული გზის გავლენით ანთროპოგენური გავლენის ხარისხი ძალზედ მაღალია. საპროექტო დერეფნის გასწვრივ ბიომრავალფეროვნების კომპონენტების დაბალ ღირებულებაზე ხაზგასმული იყო თავად საჯარო განხილვების პროცესში, დამსწრე საზოგადოების მხრიდან.</p> <p>გასათვალისწინებელია, რომ პროექტი შეეხება მოქმედი მაგისტრალის მოდერნიზაციას და არა ახალი დერეფნის ათვისებას. ეს მაგისტრალი საკმაოდ დიდ მანძილზე არის დაშორებული დაცული ტერიტორიებიდან (ხმაურის და ემისიების მოდელირებამ ეს დაადასტურა). ასევე უნდა გავითვალისწინოთ, რომ ყველაზე ახლოს მდებარე საპროექტო დერეფანსა და დაცულ ტერიტორიას შორის არსებობს ქობულეთის მუნიციპალიტეტის ერთ-ერთი დიდი სოფელი - ოჩხამური. აღნიშნულ სოფელში გამავალი სარკინიგზო მაგისტრალი და სხვა ინფრასტრუქტურული ობიექტები. წარმოდგენილია სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები და სხვა. ყოველივე ეს მნიშვნელოვნად ამცირებს ზემოქმედების ალბათობას.</p> <p>გასათვალისწინებელია, რომ ქობულეთის დაცული ტერიტორიების მაღალი საკონსერვაციო ღირებულება ისედაც</p>
--	--	--	---

			<p>აღიარებულია ეროვნულ და საერთაშორისო დონეზე. რომელიმე პროექტის ფარგლებში უშუალოდ დაცული ტერიტორიების საზღვრებში ერთი, ან თუნდაც ორსეზონიანი კვლევა რაიმე ხელშესახები დამატებითი ინფორმაციის მომტანი ვერ იქნებოდა.</p> <p>აქვე ხაზგასასმელია, რომ გზშ-ს ანგარიშში არსებობს ჩანაწერი მშენებელი კონტრაქტორის ვალდებულებაზე - ბიომრავალფეროვნების წინასამშენებლო კვლევების და შემდგომში, მშენებლობის ეტაპზე ორსეზონიანი კვლევების ჩატარების თაობაზე შერბილების და საკომპენსაციო ღონისძიებების დაზუსტების მიზნით.</p>
13	<p>ვერ მოვიძიეთ ინფორმაცია ასევე უკვე არსებული 2 ზოლიანი გზის მშენებლობასთან დაკავშირებით (მოხდა თუ არა ამ გზისათვის სკოპინგის/სკრინინგის/გზშ-ს ანგარიშის წარმოება)</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>ქობულეთის შემოვლითი გზის პროექტისთვის შემუშავდა გზშ-ს ანგარიში, საკონსულტაციო კომპანია შპს „გერგილი“-ს მიერ და 2012 წელს საქართველოს გარემოს დაცვის სამინისტრომ გამოსცა ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა.</p> <p>აქვე გაცნობებთ, რომ 2012 წელს არ მოქმედებდა საქართველოს კანონი „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“ და შესაბამისად სკრინინგის/სკოპინგის ანგარიში ვერ იქნებოდა წარმოებული.</p>
14	<p>ჩვენთვის ხელმისაწვდომი ინფორმაციით არსებული 2 ზოლიანი გზის მიმდებარედ მდებარეობს ნავთობბაზა. ფაქტობრივად გზის ქვემოთ გადის გაზსადენი მაგისტრალიდან დაშორებულია არაუმეტეს 400 მეტრით. სასურველია/აუცილებელია ნავთობსადენზე იქნას მოპოვებული დეტალური ინფორმაცია და</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>პროექტი სრულად ითვალისწინებს მცირე წნევიანი გაზსადენის გადატანის პროექტების მომზადებას და შესაბამისად მის გადალაგებას, რომელიც უკვე შეთანხმებულია მესაკუთრესთან, რაც შეეხება მაღალი წნევის გაზსადენს, აღნიშნულის თაობაზე მიმდინარეობს შესაბამისი პროცედურების შეთანხმება გაზსადენის მესაკუთრესთან.</p>

	გათვალისწინებული იქნას გზშ-ს დოკუმენტში		
15	ცხრილი 1.1.1. საკონტაქტო ინფორმაციის საქმიანობის სახე: ასევე, კოდექსის II დანართის პუნქტი 9.13. „ნაპირდაცვითი და სანაპირო ზოლის ეროზიის შესაკავებლად ან/და სანაპირო ზოლის აღდგენის მიზნით გათვალისწინებული სამუშაოები, აგრეთვე საზღვაო სამუშაოები, რომლებითაც შეიძლება სანაპიროს შეცვლა მშენებლობის მეშვეობით (კერძოდ, დამბის, ჯებირის, მიწაყრილის განთავსება და ზღვისგან დაცვის სხვა სამუშაოები), გარდა მათი სარეკონსტრუქციო სამუშაოებისა“. ვინაიდან წარმოდგენილ პროექტს არ აქვს ზღვასთან გასასვლელი, რამდენად რეალურია ამ საქმიანობების მოხსენიება?	საკითხი ამოღებულია. მაგრამ არ წერია რომ ჩვენი კოლეგების მიერ არის აღნიშნული ეს შენიშვნა და ახსნა არ არის მოცემული.	აღნიშნული კომენტარი ასახულია და ჩანაწერი ამოღებულია გზშ-ს ანგარიშიდან.
16	1.2.2 საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების გარემოსდაცვითი რეგულაციები საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების ...“ რომელი საერთაშორისო ორგანიზაციები იგულისხმება? სასურველია დაკონკრეტდეს.	არ მოხდა რეაგირება	აღნიშნული კომენტარი ასახულია. იგულისხმება აზიის განვითარების ბანკი - ADB. პროექტი დაფინანსდება აზიის განვითარების ბანკის მიერ.

17	<p>2.1 ზოგადი მიმოხილვა, სადაც საუბარია პროექტის შემმუშავებელ ორგანიზაციაზე სს ინსტიტუტი იგჰ. სასურველია იყოს მოცემული დამატებითი ინფორმაცია ორგანიზაციაზე.</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>აღნიშნული კომენტარი ასახულია.</p> <p>ინსტიტუტი IGH, სააქციო საზოგადოება სამოქალაქო მშენებლობის კვლევებისა და განვითარების საკითხებში, წარმოადგენს ხორვატიაში დაფუძნებულ საინჟინრო და საკონსულტაციო კომპანიას, რომელიც სპეციალიზებულია შემდეგ მიმართულებებში: სამოქალაქო ინჟინერია, ინფრასტრუქტურის პროექტირება, საინჟინრო კვლევები, ლაბორატორიული მომსახურება, პროექტების მართვა და სამშენებლო ზედამხედველობა. კომპანია დაარსდა 1949 წელს და დღეს წარმოადგენს ერთ-ერთ წამყვან საინჟინრო ინსტიტუტს ცენტრალურ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ ევროპაში, რომელიც მონაწილეობს გზების, ხიდების, გვირაბების, აეროპორტების, პორტების, ჰიდროტექნიკური და ენერგეტიკული ინფრასტრუქტურის პროექტებში.</p> <p>კომპანია საერთაშორისო დონეზე აქტიურად ოპერირებს სხვადასხვა ქვეყანაში, ხოლო საქართველოში Institut IGH-ის ფილიალი 2016 წლიდან ფუნქციონირებს. თბილისის ოფისი მონაწილეობს გზების პროექტირებისა და სამშენებლო სამუშაოების ზედამხედველობის პროექტებში, განსაკუთრებით საერთაშორისო და რეგიონული მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ინფრასტრუქტურის განვითარების მიმართულებით.</p>
18	<p>„2.1 ზოგადი მიმოხილვა ქობულეთის შემოვლითი გზა წარმოადგენს გადატვირთული S-2 (E70) სანაპირო გზის ალტერნატივას. S-2, ფაქტობრივად, აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის გაგრძელებაა, რომელიც აკავშირებს ცენტრალურ აზიასა და თურქეთს; შემოვლითი გზის უშუალოდ გახსნამდე, ის დღეში</p>	<p>არ მოხდა კითხვაზე პასუხის გაცემა, რეაგირებაც არ გვაქვს.</p>	<p>აღნიშნული საკითხი არ წარმოადგენს გზმ-ს კვლევის საგანს.</p>

	დაახლოებით 1500 სატვირთო-მისაბმელიან და ნახევრადმისაბმელიან ავტომანქანას ატარებდა. S-2 ასევე ემსახურება აჭარის სანაპირო ზოლს ქობულეთსა და ბათუმს შორის. “რატომ იღებს სესხს საქართველო და რატომ არ არის ჩართული ის ქვეყნები რომლებიც სარგებლობენ აღნიშნული გზით?		
19	2.1 ზოგადი მიმოხილვა, სადაც საუბარია სხვადასხვა ევროპულ სტანდარტებზე და ასევე არსებული გზის მოდერნიზაციაზე. სასურველია წარმოდგენილ იქნას კონკრეტულად რომელი სტანდარტებზე დაფუძნებით შემუშავდა აღნიშნული პროექტი.	არ მოხდა რეაგირება	<p>საპროექტო დოკუმენტაცია შემუშავებულია საქართველოს ტერიტორიაზე სამშენებლო სფეროს მარეგულირებელი ტექნიკური რეგლამენტების შესახებ მოქმედი საკანონმდებლო მოთხოვნების გათვალისწინებით, მათ შორის საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 14 იანვრის №52 დადგენილების - „საქართველოს ტერიტორიაზე სამშენებლო სფეროს მარეგულირებელი ტექნიკური რეგლამენტების აღიარებისა და სამოქმედოდ დაშვების შესახებ“ — შესაბამისად.</p> <p>ასევე გამოყენებულია საქართველოში მოქმედი ევროპული სტანდარტები, გარდა ამისა, პროექტი შემუშავდა მსოფლიოში დანერგილი თანამედროვე მიდგომებით და ტექნოლოგიებით</p>
20	2.2 სატრანსპორტო ნაკადების ანალიზი რატომ გახდა საჭირო არსებული ორ ზოლიანი გზის მოდერნიზაცია? იყო თუ არა გათვალისწინებული წინამდებარე გზის მშენებლობის დოკუმენტში გზის გაფართოება?	არ მოხდა რეაგირება, 2-ზოლიანი გზის გზმ-ში 4-ზოლიანი მაგისტრალის ალტერნატივა განხილული არ ყოფილა.	მოდერნიზაციის საჭიროებას რაც შეეხება, საპროექტო ორგანიზაციასთან კონტრაქტი იყო ორ ეტაპიანი: პირველი - უნდა დადგენილიყო გზას ესაჭიროებოდა მოდერნიზაცია თუ არა; რისთვისაც გაკეთდა სატრანსპორტო ნაკადების ანალიზი; შემდეგ უკვე კვლევების საფუძველზე მომზადდა დეტალური პროექტი.

			<p>საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 10 ივლისის №172 დადგენილებით დამტკიცებული „საქართველოს საავტომობილო გზების საგზაო სამუშაოების კლასიფიკაციის ტექნიკური რეგლამენტის“ მიხედვით, მოდერნიზაცია გულისხმობს გზის ან მისი მონაკვეთის ტექნიკური და საექსპლუატაციო მაჩვენებლების არსებით გაუმჯობესებას იმ შემთხვევაში, როდესაც არსებული გზის პრაქტიკული გამტარუნარიანობა ამოწურულია და მისი გაზრდა რეკონსტრუქციის საშუალებით აღარ არის შესაძლებელი, რის შედეგადაც საჭიროა სავალი ზოლების რაოდენობის გაზრდა და გზის გეომეტრიული პარამეტრების სრულყოფა საანგარიშო სატრანსპორტო ინტენსივობის უზრუნველსაყოფად.</p>
21	<p>2.3 პროექტის ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები „ალტერნატიული მარშრუტების შერჩევა-შეფასებისას აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ არსებული გზა საწყისი წერტილიდან 13 კმ მანძილზე დაპროექტებული და აშენებულია სამომავლო პერსპექტივის გათვალისწინებით. “სასურველია იყოს წარმოდგენილი უკვე არსებული გზის მშენებლობის გზშ თვალსაჩინოებისათვის რომ იყო თუ არა გათვალისწინებული ნამდვილად გზის მოდერნიზაცია და რამ შეუშალა ხელი თავიდანვე გზის 4</p>	<p>წინა პროექტის დოკუმენტაცია არ არის წარმოდგენილი არანაირ ჭრილში.</p>	<p>ის ფაქტი, რომ არსებული გზა აშენებულია გაფართოების სამომავლო პერსპექტივის გათვალისწინებით, დასტურდება არსებული გზის პარამეტრებით, კერძოდ: გზის ვაკისი, გზაგამტარები და სხვა კონსტრუქციები დღეს მოწყობილია ისე, რომ საჭირო არ იყოს უხეში ჩარევა (მაგალითად გზაგამტარების სრულად დემონტაჟი და სხვა) მშენებლობის (მოდერნიზაციის) პროცესში.</p> <p>რაც შეეხება წინა დოკუმენტაციას - მისი წარმოდგენა რაიმე ფორმით ვერ მოხდება. ეს დოკუმენტი საჯაროდ ხელმისაწვდომია.</p>

	ზოლიან მაგისტრალად აშენებას.		
22	2.3 პროექტის ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები სასურველია ნაჩვენები იყოს დეტალურად უკვე არსებული გზა და ალტერნატივები, რათა ალტერნატივების განხილვისას თვალსაჩინო იყოს არსებული გზის და ალტერნატივების კვეთა.	კვეთები ვიზუალურად გაურკვეველია, არ მოხდა სათანადო რეაგირება.	<p>საპროექტო დერეფნის ალტერნატივების ანალიზი განხილული და გათვალისწინებული არის/იყო ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების ეტაპზე. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ როდესაც საუბარია არსებული გზის მოდერნიზაციაზე, დერეფნის ალტერნატივები მნიშვნელოვნად შეზღუდულია და სწორედ ამიტომ განხილული იყო 3 ალტერნატივა.</p> <p>დერეფნის ალტერნატივების განხილვა ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების ეტაპზე საერთაშორისოდ მიღებული პრაქტიკაა. ამის მთავარი არსი მდგომარეობს იმაში, რომ თავიდანვე შეძლებისდაგვარად შეირჩეს ტრასის ძირითადი მიმართულება და შემდგომში, დეტალური პროექტირების პროცესში ყურადღება გამახვილდეს შერჩეულ ალტერნატივაზე.</p> <p>გზმ-ს ანგარიშში არსებობს საკმარისი დასაბუთებული არგუმენტები II ალტერნატივის უპირატესობის შესახებ, ასეთი მიდგომა ვერანაირად ვერ იქნებოდა გამართლებული და როგორც აღინიშნა არც საერთაშორისოდ მიღებული პრაქტიკაა.</p> <p>სწორედ ასეთ რაციონალურ პრინციპს ეფუძნება საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“-ს მიდგომებიც, რომელიც ჯერ (ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების დონეზე) სკოპინგის ანგარიშის მომზადებას გულისხმობს, რომლის ერთ-ერთი მთავარი არსი ალტერნატივებზე მსჯელობაა და შემდგომში - გზმ-ს ანგარიშის მოზმადებას (დეტალური პროექტის საფუძველზე).</p>
23	2.3.1 ალტერნატიული ვარიანტი I 2.3.2 ალტერნატიული ვარიანტი II 2.3.3 ალტერნატიული ვარიანტი III	არ მოხდა რეაგირება	<p>„გაუმჯობესებული ვარიანტი გეგმაში“ არის საგზაო ინფრასტრუქტურული ობიექტების პროექტირებაში დამკვიდრებული ტერმინი/განმარტება და ნიშნავს, რომ მოდერნიზაციის შედეგად დერეფანი უფრო</p>

	<p>ზემოთხსენებულ თავებში საუბარია მრუდების გაუმჯობესებაზე, ასევე საუბარია „III ვარიანტი წარმოადგენს I და II ვარიანტის გაუმჯობესებულ ვარიანტს გეგმაში“ რას ნიშნავს გაუმჯობესებულ ვარიანტს გეგმაში? რატომ არის საჭირო მრუდების გაუმჯობესება და ასევე არსებულ გზაზე თანაკვეთა.</p>		<p>გასწორხაზოვნდება, მოხვევის რადიუსები გაიზრდება და შესაძლებლობა იქნება, რომ დასაშვები სიჩქარეები მაგისტრალზე გაიზარდოს, ასევე გაიზარდოს სატრანსპორტო გადაადგილების უსაფრთხოება.</p> <p>სწორედ ამიტომ არის საჭირო მრუდების გაუმჯობესება, რომ საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი ჩქაროსნული მაგისტრალის პარამეტრები იქნეს მიღწეული და შემცირდეს ავარიული სიტუაციების ალბათობა.</p> <p>რაც შეეხება არსებული გზაზე თანაკვეთას - ეს არ გულისხმობს არსებული და საპროექტო ზოლების ერთმანეთთან გადაკვეთას სტანდარტული გაგებით. როგორც აღმოსავლეთ-დასავლეთის ჩქაროსნული მაგისტრალის სხვა მონაკვეთების მოდერნიზაციის პროცესში მოხდა არსებული გზის და დამატებითი (ახალი) ზოლების გადაადგილების მიმართულებების ადგილმონაცვლეობა, ისევე მოხდება ქობულეთის შემოვლითი გზის შემთხვევაში. სწორედ ეს იწვევს მრუდების გაუმჯობესებას.</p>
24	<p>2.6.4 გამონამუშევარი ფუჭი ქანების და ნიადაგის („ტოპ-სოილი“) მართვა, სანაყაროები, სადაც მოხსენიებულია „პროექტირების ამ ეტაპზე უპირატესობა ენიჭება II ალტერნატიულ ვარიანტს. შესაბამისად წარმოქმნილი ფუჭი გამონამუშევარი ქანების სიმცირე მისი კიდევ ერთი უპირატესობაა“ წინამდებარე ტექსტში ნახსენებია რამოდენიმეჯერ რომ ალტერნატიული ვერსიებიდან უპირატესობა ენიჭება III ვარიანტს, ბუნდოვანია</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>როგორც სკოპინგის ეტაპზე, ასევე გზმ-ს ეტაპზე უპირატესობა მიენიჭა დერეფნის II ალტერნატიულ ვარიანტს, რომლის მთავარი უპირატესობებია მაგისტრალის ტექნიკური პირობების გაუმჯობესების უკეთესი შესაძლებლობა. ასევე II ვარიანტის უპირატესობაა ფუჭი გამონამუშევარი ქანების სიმცირე სხვა ვარიანტებთან შედარებით.</p>

	ალტერნატივებში რომელია უპირატესი ამ ეტაპზე რაც სასურველია დაკონკრეტდეს მკაფიოდ.		
25	4.10.3 შერბილების ღონისძიებების წინასწარი მონახაზი „დაცული სახეობების გარემოდან ამოღება (ასეთის აუცილებლობის შემთხვევაში) მოხდება „საქართველოს წითელი ნუსხისა და წითელი წიგნის შესახებ“ საქართველოს კანონის 24-ე მუხლის, პირველი პუნქტის, ვ) ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან შეთანხმებით; რას გულისხმობს ეს მუხლი? ემუქრება თუ არა რაიმე სახის ზეგავლენა ამ სახეობებს?	არ მოხდა რეაგირება	საპროექტო დერეფანში ჩატარებული ბოტანიკური კვლევების და მერქნული რესურსის აღრიცხვის (ტაქსაციის) შედეგების მიხედვით, პროექტის განხორციელების პროცესში საქართველოს წითელი ნუსხის მცენარეთა სახეობები პირდაპირი ზემოქმედების ქვეშ არ ექცევა. სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების პროცესში, მონიტორინგის საფუძველზე თუ გამოვლინდა ან საპროექტო დერეფნის ან დროებითი ნაგებობების ადგილმდებარეობის რაიმე ცვლილების/დაზუსტდების შემთხვევაში (რაც თავისთავად დამატებით შეთანხმდება სააგენტოსთან) ზემოქმედების ქვეშ მოექცევა წითელი ნუსხის სახეობები, შემდგომი ქმედებები განხორციელდება „საქართველოს წითელი ნუსხისა და წითელი წიგნის შესახებ“ საქართველოს კანონის 24-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად, რაც გულისხმობს: გადაშენების საფრთხის წინაშე მყოფი ველური მცენარეების ან მათი ნაწილების მოპოვება (ბუნებრივი გარემოდან ამოღება), სხვა შემთხვევებთან ერთად დასაშვებია ვ) სახელმწიფოებრივი და საზოგადოებრივი მნიშვნელობის პროექტების განხორციელებისას. ასეთ შემთხვევაში გადაშენების საფრთხის წინაშე მყოფი ველური მცენარეების ან მათი ნაწილების მოპოვების (ბუნებრივი გარემოდან ამოღების) შესახებ გადაწყვეტილებას იღებს საქართველოს მთავრობა.
26	2.6.4 გამონამუშევარი ფუჭი ქანების და ნიადაგის („ტოპ-სოილი“) მართვა, სანაყაროები. სასურველია წარმოდგენილი იყოს რუკები და Shp ფაილები.	არ მოხდა რეაგირება	გამონამუშევარი ფუჭი ქანების და ნიადაგის დასაწყობების ადგილების Shp ფაილები გზმ-ს ანგარიშთან ერთად წარდგენილი იყო სსიპ „გარემოს ეროვნულ სააგენტოში“ და ატვირთულია სააგენტოს ოფიციალურ საიტზე. ასევე გზმ-ს ანგარიშში მოცემულია შესაბამისი კატროგრაფიული მასალა და კოორდინატები.

27	<p>ცხრილი 7.1. ინფორმაცია გზშ-ს ეტაპზე ჩასატარებელი კვლევების შესახებ ცხრილში ჰიდროლოგიური პირობები მდინარეებში წყალდიდობების სიხშირის/განმეორებადობის რა პარამეტრებით იქნება ხიდები გათვლილი? კლიმატის ცვლილების პროგნოზები უნდა იყოს გათვალისწინებული.</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>გზშ-ს ანგარიშის I ტომის პარაგრაფში 5.2.5.2. წარმოდგენილია საპროექტო მაგისტრალის გამდაკვეთი წყლის ობიექტების მაქსიმალური ხარჯების გაანგარიშება, საქართველოში აპრობირებული მეთოდით. აღნიშნული გაანგარიშების შედეგები გათვალისწინებული იქნა წყალგამტარი ნაგებობების პროექტირების პროცესში.</p> <p>საპროექტო მაგისტრალი დაპროექტებულია უკვე არსებული გზის გასწვრივ და არსებული გზის პარამეტრების გათვალისწინებით (მათ შორის ხელოვნური ნაგებობების ადაპტირებით უკვე მოწყობილ ნაგებობებთან). აქედან გამომდინარე, დამატებითი ზოლის ფარგლებში ახალი წყალგამტარი ნაგებობების ძირითადი პარამეტრების რაიმე სახით კორექტირება (მაგალითად წყალგამტარობის გაზრდა) ვერ იქნება მისაღები და პირიქით, შეიძლება იყოს კონტრპროდუქტიულიც (გაზარდოს ჰიდროლოგიური რისკები).</p>
28	<p>ცხრილი 4.16.1. გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედებების შეჯამება ცხრილი არის გაუგებარი, ყველა ზემოქმედების კატეგორიაზე წერია რომ არის შექცევადი, პრაქტიკულად გვაქვს მაღალი ზემოქმედება</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>გზშ-ს ანგარიშის მნიშვნელოვანი ნაწილი - II ტომის პარაგრაფი 2. ეთმობა გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისას გამოყენებულ მეთოდებს და მიდგომებს, <u>შეფასების კრიტერიუმებს</u>. აქ ცხრილების სახით არის მოცემული სხვადასხვა სახის ზემოქმედებები და მითითებულია, თუ როდის შეიძლება ითქვას, რომ ზემოქმედება არის „დაბალი“, „საშუალო“ ან „მაღალი“. ეს კრიტერიუმები შემუშავებული და ჩამოყალიბებულია მრავალი წლის გამოცდილების გათვალისწინებით და სწორედ ანალოგიური კრიტერიუმებით ხელმძღვანელობს საქართველოში მოქმედი არაერთი გარემოსდაცვითი კომპანია და ეს კრიტერიუმები უცვლელია სხვადასხვა პროექტების შემთხვევაში.</p> <p>სწორედ აღნიშნული კრიტერიუმებთან პროექტის მახასიათებლების შედარების გზით მიღებული იქნა დასკვნა, რომ პროექტის განხორციელების შედეგად მოსალოდნელია ძირითადად საშუალო ან დაბალი ხარისხის ზემოქმედებები. შერბილების ღონისძიებების ეფექტურად გატარების გზით კი</p>

			<p>შესაძლებელია ზემოქმედებების მნიშვნელობების კიდევ უფრო შემცირება. აუცილებლად გასათვალისწინებელია, ის მნიშვნელოვან გარემოება, რომ შეფასდა არსებული გზის მოდერნიზაცია და არა ახალი გზის გაყვანა.</p> <p>რაც შეეხება შექცევადობას - საერთაშორისო მიდგომების მიხედვით შექცევადია ისეთი ზემოქმედება, როდესაც ზემოქმედების წყაროს შეწყვეტის შემდეგ გარემო გარკვეული დროის განმავლობაში უბრუნდება თავის პირვანდელ მდგომარეობას ბუნებრივი პროცესებით ან აღდგენის ღონისძიებების დახმარებით (მაგალითად ხმაური, მტვერი, ჰაბიტატის დროებითი დარღვევა, წყლის დროებითი დაბინძურება და ა.შ.). შეუქცევადია ისეთი ზემოქმედება, როდესაც გარემოს კომპონენტი ვერ უბრუნდება პირვანდელ მდგომარეობას, ან ამისთვის საჭიროა ძალიან დიდი დრო (ხშირად ასწლეულები), რის გამოც პრაქტიკულად აღდგენა შეუძლებელია (მაგალითად: უნიკალური ეკოსისტემის განადგურება, იშვიათი სახეობის ჰაბიტატის დაკარგვა, ნიადაგის მუდმივი დაკარგვა ან დაფარვა, კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტის დაზიანება).</p> <p>ვინაიდან საქმე ეხება არსებულ მაგისტრალს და თავის დროზე მისი მშენებლობისას ზემოქმედებების დიდი ნაწილი უკვე დამდგარია და შეუქცევადი ზემოქმედებების ვერცერთ ზემოთ ჩამოთვლილ კრიტერიუმს ვერ აკმაყოფილებს განსახილველი პროექტი.</p>
29	<p>„4.13.1.1 საკომპენსაციო ღონისძიებების ზოგადი პრინციპები და გასაჩივრების მექანიზმები ზემოქმედების ქვემოქცეული პირებისთვის ზარალის ანაზღაურება და კომპენსაციის გადახდა მოხდება სრული ხარჯით, განსახლების სამოქმედო გეგმის შესაბამისად.“</p>	არ მოხდა რეაგირება	<p>ქობულეთის შემოვლითი გზის 4-ზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზებისათვის მომზადებული ტექნიკური დავალების შესაბამისად, მიწის შესყიდვისა და განსახლების დეტალური გეგმა (LARP) მომზადებული უნდა იყოს აზიის განვითარების ბანკის (ADB) სოციალური უსაფრთხოების პოლიტიკის დოკუმენტის (2009) მოთხოვნების შესაბამისად. LARP-ის მომზადება მიმდინარეობს და გათვალისწინებულია დაინტერესებულ მხარეებთან კონსულტაციები.</p>

	<p>სამართლებრივი ჩარჩო/საფუძველი? რა პირობებით და მოთხოვნებით ხორციელდება განსახლების გეგმის მომზადება?</p>		
30	<p>„4.11.2.2 ექსპლუატაციის ეტაპი მომიჯნავედ არსებული რეცეპტორები (მირითადად მოსახლეობა) უკვე შეგუებულნი არიან საგზაო ინფრასტრუქტურის არსებობას.“ ვინაიდან მოსახლეობა შეგუებულია საგზაო ინფრასტრუქტურის არსებობას ეს არ იძლევა საფუძველს რომ არ უნდა განხორციელდეს შემარბილებელი ღონისძიებები ან/და აღდგენის ღონისძიებები. გავამწვანოთ დამატებით და ბუნებაზე დაფუძნებული მეთოდები დავნერგოთ ზემოქმედების შესამცირებლად, თუნდაც მიუხედავად იმისა რომ მოსახლეობა და ტურისტებიც "შეგუებულნი" არიან ზემოქმედებას.</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>დასკვნა, თითქოს რადგან მოსახლეობა შეგუებულია გზის არსებობას, შემდგომი ქმედებების გატარება არ არის საჭირო და არც იგეგმება, არ არის მართებული.</p> <p>ეს ჩანაწერი მოცემულია ვიზუალურ-ლანდშაფტური ზემოქმედების შეფასებით ნაწილში და დემონსტრირებას აკეთებს იმ ფაქტის, რომ გაცილებით ნაკლები ზემოქმედებაა მოსალოდნელი იმ პირობებში, როდესაც მაგისტრალი უკვე არსებობს რამდენიმე წელიწადია, მოსახლეობის აღქმები მაგისტრალის არსებობასთან დაკავშირებით უკვე ჩამოყალიბებულია და შესაბამისად ზემოქმედება გაცილებით დაბალი მნიშვნელობისაა, იმ შემთხვევებთან შედარებით, როდესაც სრულიად ახალი დერეფნის ათვისება ხდება. ასეთი მიდგომა საერთაშორისოდ მიღებული პრაქტიკაა დასაბუთდეს მოსალოდნელი ზემოქმედების დაბალი მნიშვნელობა და სულაც არ ნიშნავს, რომ ზემოქმედების შერბილების ღონისძიებების გატარება არ იგეგმება.</p> <p>სწორედ მომდევნო პარაგრაფში აღნიშნულია ექსპლუატაციის ეტაპისთვის საჭირო ღონისძიებები, მათ შორის სატრანსპორტო მაგისტრალის მომიჯნავე ადგილების გამწვანება (უსაფრთხოების მოთხოვნების დაცვით, პროექტის შესაბამისად) და მათი მოვლა-პატრონობა; განათების სისტემების ტექნიკური მდგომარეობის მონიტორინგი და საჭიროების შემთხვევაში მათი აღდგენა. (აქვე განვმარტავთ, რომ საგზაო პროექტების შემთხვევაში მნიშვნელოვანია გამყოფი ზოლების და მიმდებარე ადგილების გამწვანება შესრულდეს საგზაო უსაფრთხოების მოთხოვნების მკაცრი დაცვით.</p>

			<p>ასევე, ხმაურსაც გარკვეულწილად შეგუებულია მოსახლეობა და შესაძლოა მაგისტრალის გაუმჯობესების შედეგად ზემოქმედების შემცირებასაც ჰქონდეს ადგილი. მიუხედავად ამისა, გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ისეთი ღონისძიებების გატარება, როგორცაა ხმაურდამცავი ეკრანების მოწყობა. ანალოგიური შეიძლება ითქვას სხვა სახის ზემოქმედებებზეც.</p>
31	<p>გამოყენებული ლიტერატურა „ქობულეთის შემოვლითი გზის, ქობულეთი-ბათუმის მონაკვეთის და ბათუმის შემოვლითი გზის პროექტის გზშ-ს ანგარიში, შპს „გერგილი“, 2012 წელი; ციტირებული ნაშრომი დოკუმენტში არ არის ნახსენები და/ან განხილული.</p>	<p>არ მოხდა რეაგირება</p>	<p>იხ. გზშ-ს ანგარიშის I ტომის პარაგრაფი 5.2.6.1.4. -საპროექტო არეალში წარსულში ჩატარებული კვლევის შედეგების მიმოხილვა. აღნიშნულია, რომ „წინამდებარე პარაგრაფში გაანალიზებულია საკვლევ დერეფანში და მის მიმდებარედ წარსულში ჩატარებული კვლევის შედეგებით მოპოვებული ინფორმაცია, განსაკუთრებით ბიომრავალფეროვნების შედარებით მაღალღირებულ კომპონენტებზე. გამოყენებულია შემდეგი პროექტების ფარგლებში შესრულებული კვლევის შედეგები:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ქობულეთის შემოვლითი გზის, ქობულეთი-ბათუმის მონაკვეთის და ბათუმის შემოვლითი გზის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, 2010 წელი; • ქობულეთის შემოვლითი გზის, ქობულეთი-ბათუმის მონაკვეთის და ბათუმის შემოვლითი გზის პროექტის მონაკვეთი 2 : ქობულეთის შემოვლითი გზა (კმ 16+500 - კმ 18+860). საგზაო კვანძის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, 2014 წელი“. <p>ეს დოკუმენტები ასევე აღნიშნულია „გამოყენებულ ლიტერატურაში“.</p>

ცხრილი 3. რეაგირება- ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის სტუდენტების მიერ, წარმოდგენილი მოსაზრებები და შენიშვნები, გზმ-ს ანგარიშის მიხედვით

N	კითხვა/მოსაზრება	პასუხები
1	<p>ალტერნატივების დასაბუთების ხარისხი - გზმ-ის ანგარიშში გარემოს დაცვის მიზნით ალტერნატივების ნაწილი მოიცავს არაქმედების (ნულოვანი) ალტერნატივის, ასევე ხიდების, გზაგამტარების, ვიადუკების და სამშენებლო ბანაკის განთავსების სხვადასხვა ვარიანტების აღწერას, თუმცა ალტერნატივებს შორის შედარებითი გარემოსდაცვითი ანალიზი და მათი უპირატესობებისა და ნაკლოვანების შეფასება შეზღუდულია.</p> <p>კითხვა: განიხილებოდა თუ არა გზის სხვა ტრასები, ტექნიკური გადაწყვეტები ან ეტაპობრივი მშენებლობის ვარიანტები, რომლებიც ნაკლებ ზემოქმედებას მოახდენდა ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე?</p>	<p>გზმ-ს ანგარიშის I ტომის პარაგრაფში 4 საკმაოდ დეტალურად არის აღწერილი ხვადასხვა ალტერნატიული ვარიანტები და მოცემულია შესაბამისი დასაბუთება.</p> <p>როდესაც საქმე ეხება არსებულ მაგისტრალს, ტრასის ალტერნატივები საკმაოდ შეზღუდულია და შეუსრულებადი ალტერნატივების განხილვა არ არის სწორი მიდგომა.</p> <p>რაც შეეხება ეტაპობრივი მშენებლობის ვარიანტს. გზმ-ს ანგარიშში არაერთგან აღნიშნულია, რომ დერეფანი დაყოფილია 2 სამშენებლო ლოტად და მაღალია ალბათობა რომ გზის მოდერნიზაცია სწორედ ეტაპობრივად განხორციელდეს.</p> <p>დერეფნის ეტაპობრივი აშენების შემთხვევაში ცალკეული სახის ზემოქმედებები (მათ შორის კუმულაციური ეფექტი) შეიძლება შემცირდეს კიდევ.</p>
2	<p>მოსახელობაზე ხმაურის შეფასების დეტალიზაცია - მოსახლეობაზე ხმაურის ზემოქმედებებზე შეფასება ძირითადად ნორმატიულ ზღვრულ მნიშვნელობებზეა დაყრდნობილი.</p> <p>კითხვა:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ჩატარდა თუ არა მოდელირება ყველაზე დასახლებული პუნქტისთვის? • დაგეგმილია თუ არა დამატებითი დამცავი ღონისძიებები (ხმაურის ბარიერები, სამუშაო დროის შეზღუდვა, სხვ.)? 	<p>გზმ-ს ეტაპზე ჩატარებულია ხმაურის გავრცელების 3D მოდელირება (იხ. II ტომის პარაგრაფი 3.4.). მოდელირების შედეგების მიხედვით განისაზღვრა მგრძობიარე მონაკვეთები, სადაც შემოთავაზებულია ხმაურდამცავი ეკრანების მოწყობა. 5 მგრძობიარე მონაკვეთისთვის განსაზღვრულია დაახლოებით 3425 მ სიგრძის ხმაურდამცავი ბარიერების მოწყობა. ასევე გზმ-ს ანგარიშის II ტომში, პარაგრაფში 6 წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი ღონისძიებების მიახლოებითი ხარჯთაღრიცხვა, აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ გზმ-ს ანგარიშში (მონიტორინგის გეგმაში) მითითებულია, რომ ხმაურდამცავი ბარიერების პარამეტრები უნდა დაზუსტდეს მშენებლობის დასრულების შემდგომ, ინსტრუმენტალური მონიტორინგის საფუძველზე.</p>

		<p>რაც შეეხება სამუშაო დროის შეზღუდვას, ამავე პარაგრაფის (და არა მარტო) შერბილების ღონისძიებებში ეს საკითხიც არის გათვალისწინებული.</p>
3	<p>ბიომრავალფეროვნების კვლევების წარმომადგენლობითობა - ანგარიშში წარმოდგენილი ბიომრავალფეროვნების კვლევები ძირითადად ეყრდნობა კონკრეტულ, მოკლევადიან დროით მონაკვეთში ჩატარებულ სავსელ სამუშაოებს, რაც სრულყოფილად ვერ ასახავს ეკოსისტემის დინამიკას. სასურველია, დოკუმენტში მეტი ყურადღება დაეთმოს სეზონური კვლევების შედეგებს, რათა ობიექტურად შეფასდეს პროექტის გავლენა ფლორასა და ფაუნაზე წელიწადის სხვადასხვა დროს (მაგალითად, ფრინველთა მიგრაციის ან მცენარეთა ვეგეტაციის პერიოდში). აღწერა მეტწილად ზოგად ხასიათს ატარებს და საჭიროებს უფრო დეტალურ მონაცემებს საპროექტო დერეფანში იდენტიფიცირებული სახეობების პოპულაციების მდგომარეობის შესახებ, რაც აუცილებელია ეფექტური შერბილების ღონისძიებების დასაგეგმად.</p>	<p>გზმ-ს ანგარიშის I ტომის პარაგრაფში 5.2.6.2. აღნიშნულია, რომ სავსელ კვლევები ჩატარდა ორ ეტაპად:</p> <p>I. ეტაპზე (სკოპინგის ეტაპი) კვლევები ჩატარდა 2024 წლის აგვისტოს თვეში.</p> <p>II. ეტაპზე კვლევები ჩატარდა 2024 წლის დეკემბრის თვეში.</p> <p>გარდა ამისა, გზმ-ს ანგარიშის I ტომის 5.2.6.1.4. მოცემულია „საპროექტო არეალში წარსულში ჩატარებული კვლევის შედეგების მიმოხილვა“, სადაც გათვალისწინებული იყო წარსულში მოგროვებული მნიშვნელოვანი ინფორმაცია.</p>
4	<p>ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების დაცვა - გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედების შეფასება ატარებს ზოგად ხასიათს და მეტწილად ეყრდნობა თეორიულ დაშვებებს. სასურველია, დოკუმენტში უფრო კონკრეტულად იქნეს გაწერილი წყლის ხარისხის მონიტორინგის გეგმა, სადაც დაზუსტდება გასაკონტროლებელი ინდიკატორები (მაგალითად: ნავთობპროდუქტები, PH ის მაჩვენებელი) და სინჯების აღების ზუსტი სიხშირე როგორც სამშენებლო, ისე საექსპლუატაციო ფაზაში. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია დაზუსტდეს მიწისქვეშა წყლების ჰიდროდინამიკურ რეჟიმზე შესაძლო ზემოქმედების რისკები იმ მონაკვეთებში, სადაც იგეგმება მასშტაბური საინჟინრო სამუშაოები, რათა თავიდან იქნეს აცილებული წყლის რესურსების ხარისხობრივი ან რაოდენობრივი გაუარესება.</p>	<p>იხ. გზმ-ს ანგარიშის II ტომის პარაგრაფი 5.2. - გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა მშენებლობის ეტაპზე (წყლის გარემოს ნაწილი). ამ ცხრილში კონკრეტულად არის მოცემული:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ჩამდინარე წყლების და ჩამდინარე წყლების მიმღები წყლის ობიექტების ლაბორატორიული კონტროლის საკითხები. მოცემულია სამონიტორინგო პარამეტრები და სიხშირე. ასევე ლოკაციები; • ასევე პროექტისთვის შემუშავებულია ჩამდინარე წყლებში დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზდჩ) ნორმების პროექტი, სადაც ეს საკითხი კიდევ უფრო დაკონკრეტებულია; • გრუნტის წყლის დებიტზე/ დონეებზე დაკვირვების საკითხი - გვირაბების გაყვანის სამუშაო ზონებიდან 250 მ რადიუსში არსებული წყაროების და ჭების დებიტის/ხარჯის გაზომვა და ა.შ..

		<p>ასევე გზშ-ს ანგარიშის II ტომის პარაგრაფში 3.6. მოცემულია ზემოქმედება წყლის გარემოზე. ზემოქმედებები შეფასებულია არაერთი მიმართულებით.</p> <p>რაც შეეხება მოსაზრებას, რომ „წყლებზე ზემოქმედების შეფასება ატარებს ზოგად ხასიათს და მეტწილად ეყრდნობა თეორიულ დაშვებებს“. რეალობა ისაა, რომ გზშ-ს ანგარიში ეყრდნობა პრაქტიკული კვლევის შედეგებს და შემდგომ უკვე შეფასებითი ნაწილი რა თქმა უნდა თეორიულ დაშვებებსაც გულისხმობს, მსგავსი პროექტების განხორციელების წარსული გამოცდილებიდან და პრაქტიკიდან გამომდინარე.</p> <p>ამ შემთხვევაში წყლის გარემოზე ზემოქმედების ზოგიერთი საკითხი გამყარებულია სწორედ წარსული პრაქტიკის გათვალისწინებით (ასე მაგალითად: თავის დროზე ორი გვირაბის გაყვანის პროცესში არც მიმდებარედ არსებული წყაროების ან ჭების დაშრობას ჰქონია ადგილი და არც გვირაბებიდან დიდი რაოდენობით ნაჟური წყლების გამოსავალი დაფიქსირებულა). ასევე ჩამდინარე წყლების მართვა (I ტომის პარაგრაფი 3.6.8.2.1.) სწორედ პრაქტიკულ ცოდნაზე და გამოცდილებაზეა დამყარებული, სადაც მოცემულია კონკრეტული შემარბილებელი ღონისძიებები (სალექარების მოწყობის პრინციპი, მართვა და ა.შ.).</p> <p>აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ დაგეგმილი პროექტების ზემოქმედების შეფასება ნაწილობრივ თეორიულ დაშვებებს ეფუძნება, ამისთვის არის განსაზღვრული მონიტორინგის გეგმა, რომელიც უნდა შესრულდეს სწორედაც მოსალოდნელი ზემოქმედებების მასშტაბების და გავრცელების არელების დასაზუსტებლად და საჭიროების შემთხვევაში მაკორექტირებელი ღონისძიებების შესამუშავებლად.</p>
5	<p>მონიტორინგის შედეგების საჯარო ხელმისაწვდომობა - გზშ ანგარიშში არ არის დაზუსტებული გარემოსდაცვითი მონიტორინგის შედეგების საზოგადოებისთვის ხელმისაწვდომობის ფორმა და პერიოდულობა, რაც</p>	<p>გზშ-ს ანგარიშის II ტომში წარმოდგენილი მონიტორინგის გეგმაში ცალ-ცალკე სვეტები ეთმობა :</p> <p>✓ რა? (არის პარამეტრი, რომელზეც მონიტორინგი უნდა განხორციელდეს?)</p>

	<p>მნიშვნელოვანია გარემოსდაცვითი შეფასების პროცესის გამჭვირვალობის უზრუნველსაყოფად.</p> <p>კითხვები:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ვინ არის პასუხისმგებელი მონიტორინგის განხორციელებასა და ანგარიშგებაზე? • რა სიხშირით და რომელი ინდიკატორებით მოხდება გარემოს მდგომარეობის შეფასება? 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ სად? (არის პარამეტრი, რომელზეც მონიტორინგი უნდა განხორციელდეს?) ✓ როგორ? (უნდა განხორციელდეს პარამეტრზე მონიტორინგი?) ✓ როდის? (მონიტორინგის სიხშირე ან ხანგრძლივობა) ✓ რატომ? (არის მონიტორინგი საჭირო) ✓ ვინ? (არის მონიტორინგზე (ასევე ანგარიშგებაზე) პასუხისმგებელი?)
6	<p>საერთაშორისო ვალდებულებების ასახვის ხარისხი - გზშ ანგარიშში სამართლებრივი ჩარჩო ძირითადად შემოიფარგლება ეროვნული კანონმდებლობის მითითებით და მიზანშეწონილია უფრო მკაფიოდ აისახოს ის საერთაშორისო გარემოსდაცვითი კონვენციები, რომელთა მხარეც არის საქართველო და რომლებიც დაკავშირებულია პროექტის ზემოქმედების სფეროებთან.</p> <p>კითხვა: როგორ არის უზრუნველყოფილი ბიომრავალფეროვნებისა პროექტის შესაბამისობა და ჰაბიტატების დაცვის საერთაშორისო ვალდებულებებთან?</p>	<p>გზშ-ს ანგარიშის I ტომის პარაგრაფში 2.3. მოცემულია საერთაშორისო კონვენციების და საქართველოს ვალდებულებების ჩამონათვალი, რომლებიც რელევანტურია დაგეგმილი საქმიანობისთვის. გარდა ამისა, ბიომრავალფეროვნების ფონური მდგომარეობის აღწერით და შეფასებით ნაწილებში ხაზგასმულია ბიომრავალფეროვნების პროექტის შესაბამისობა და ჰაბიტატების დაცვის საერთაშორისო ვალდებულებებთან (იხ. პარაგრაფი 5.2.6.1.3.).</p>
7	<p>ტექნიკური და სამშენებლო ასპექტების დაზუსტება - ფიზიკური მახასიათებლების კუთხით პროექტი შედარებით დეტალურად აღწერს გზის სიგანეს, ზოლების რაოდენობასა და უსაფრთხოების ელემენტებს, თუმცა გამოყენებული მასალების რაოდენობრივი მონაცემები წარმოდგენილია არასრულად და არ იძლევა მთლიან სურათს (მაგალითად, ასფალტისა და ბეტონის საერთო მოცულობების შესახებ). არ არის დეტალურად წარმოდგენილი ენერგომომხმარება და ყველა გამოყენებული მასალა, სათბურის გაზების ემისიების რაოდენობრივი მაჩვენებლები და სხვ.</p> <p>კითხვები:</p> <ul style="list-style-type: none"> • რა ტექნოლოგიით მოხდება გზის გაფართოება და სავალი ნაწილის სარეაბილიტაციო სამუშაოები? 	<p>იხ. გზშ-ს ანგარიშის III ტომი, დანართი 13. – „სამშენებლო სამუშაოების მოცულობები“. ამ ნაწილში წარმოდგენილია გამოყენებული მასალების სახეობები და მოცულობები სამშენებლო ტექნოლოგიის მიხედვით.</p> <p>იხ. გზშ-ს ანგარიშის I ტომის პარაგრაფები 3 და 4., სადაც აღწერილია სარეაბილიტაციო სამუშაოების ტექნოლოგია.</p> <p>რაც შეეხება სათბურის გაზების ემისიების რაოდენობრივ მაჩვენებლებს - იხ. II ტომის პარაგრაფი 3.17. – „პროექტის განხორციელების შედეგად სათბური აირების (GHG) ემისიების შეფასება“.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • რა მასალებს გამოიყენებთ (ბეტონი, ასფალტი, ბარიერები) და რა რაოდენობით? 	
8	<p>მიწათსარგებლობის შესახებ მწირი ინფორმაცია ექსპლუატაციის ფაზაზე - მიწის კატეგორიისა და მიწათსარგებლობის ნაწილში აღნიშნულია, რომ პროექტი ძირითადად სატრანსპორტო დანიშნულების მიწებზე ხორციელდება, ასევე სასოფლო-სამეურნეო მიწებზეც, თუმცა არ არის გაანალიზებული მიწათსარგებლობის შესაძლო ცვლილებები მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპებზე.</p>	<p>გზმ-ის ანგარიშში მიწათსარგებლობის საკითხი ცალკე დამოუკიდებელ ქვეთავად არ არის წარმოდგენილი, თუმცა შესაბამისი ინფორმაცია ასახულია როგორც საპროექტო დერეფნის არსებული მდგომარეობის აღწერის, ისე პროექტის ტექნიკური და ფუნქციური დახასიათების ნაწილებში.</p> <p>პროექტი წარმოდგენილია როგორც ქობულეთის არსებული შემოვლითი გზის მოდერნიზაცია და გაფართოება, რაც მიუთითებს, რომ საქმიანობა ძირითადად ხორციელდება უკვე ჩამოყალიბებული სატრანსპორტო დერეფნის ფარგლებში. ტერიტორია წარმოადგენს ანთროპოგენურად ტრანსფორმირებულ ლანდშაფტს, სადაც გვხვდება სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები, ხოლო სამეურნეო ზემოქმედების ფორმები შეფასებულია როგორც ძირითადად სასოფლო-სამეურნეო. შესაბამისად საპროექტო არეალში არსებული მიწათსარგებლობა უკვე ჩამოყალიბებულია და ტერიტორია არ წარმოადგენს ბუნებრივი, ხელუხლებელი მიწების ფართომასშტაბიან მასივს.</p> <p>პროექტი ითვალისწინებს არსებული ორზოლიანი გზის ოთხზოლიანად გაფართოებას არსებული ტრასის პარალელურ დერეფანში, რის შედეგადაც ექსპლუატაციის ეტაპზე მიწათსარგებლობის მუდმივი ცვლილება ძირითადად შემოიფარგლება გზის ინფრასტრუქტურის ზოლის გაფართოებით. დერეფნის დიდი ნაწილი გაივლის სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთებზე, რაც ნიშნავს, რომ ექსპლუატაციის ეტაპზე მუდმივი ცვლილება დაკავშირებულია სწორედ ამ მიწების ნაწილის სატრანსპორტო ფუნქციაში მოქცევასთან. თუმცა ეს ცვლილება ლოკალური ხასიათისაა და არ იწვევს ტერიტორიის მიწათსარგებლობის სტრუქტურის ფართომასშტაბიან ტრანსფორმაციას.</p> <p>მშენებლობის ეტაპზე მიწათსარგებლობის დროებითი ცვლილებები დაკავშირებულია სამშენებლო ბანაკების, მასალების</p>

		<p>დროებითი განთავსების უბნების, სანაყაროების და სხვა დამხმარე ინფრასტრუქტურის მოწყობასთან. მშენებლობის დასრულების შემდეგ განხორციელდება დროებითი ობიექტების დემობილიზაცია, ტერიტორიის აღდგენა/კეთილმოწყობა და სარეკულტივაციო სამუშაოები. შესაბამისად, მშენებლობის ფაზაზე მოსალოდნელია მხოლოდ დროებითი მიწათსარგებლობითი ცვლილება, რომელიც პროექტის დასრულების შემდეგ შექცევადია.</p> <p>ამასთან, გზის პროექტები წარმოადგენს ხაზოვან ინფრასტრუქტურას, რომლის ზემოქმედების სივრცითი კვალი ბუნებრივად შემოიფარგლება ვიწრო დერეფნით. მოცემულ შემთხვევაში პროექტი ხორციელდება არსებული სატრანსპორტო დერეფნის ფარგლებში, რაც საერთაშორისო პრაქტიკაში განიხილება როგორც გარემოზე ზემოქმედების შემცირების მნიშვნელოვანი პრინციპი, რადგან თავიდან იქნა აცილებული ახალი ტერიტორიის ფართომასშტაბიანი ათვისება.</p> <p>შესაბამისად, მიწათსარგებლობის ცვლილებები პროექტის სხვადასხვა ფაზაზე შეიძლება შეფასდეს შემდეგნაირად:</p> <ul style="list-style-type: none"> • მშენებლობის ეტაპზე — დროებითი, ლოკალური და შექცევადი ცვლილება; • ექსპლუატაციის ეტაპზე — მუდმივი, მაგრამ ლოკალური ცვლილება მხოლოდ გზის დერეფნის ფარგლებში, რაც თავის დროზე არსებული გზის პროექტის განხორციელების ფაზაზე უკვე გათვალისწინებული იყო. <p>ზემოაღნიშნული ფაქტორების გათვალისწინებით შეიძლება ითქვას, რომ პროექტის განხორციელებით გამოწვეული მიწათსარგებლობის ცვლილებები შეზღუდული და ლოკალური ხასიათისაა, ხოლო მათი ზემოქმედება შეფასებულია როგორც დაბალი მნიშვნელობის, როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ეტაპებზე.</p>
9	<p>მოკლევადიანი და გრძელვადიანი ზემოქმედება - დოკუმენტში არ არის გამოკვეთილი მოკლევადიანი და</p>	<p>იხ. გზმ-ს ანგარიშის პარაგრაფი 3.19. - გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედებების შემაჯამებელი ცხრილი, სადაც თითოეული სახის ზემოქმედებისთვის მითითებულია არის „მოკლევადიანი“ თუ</p>

	გრძელვადიანი ზემოქმედებების დეტალურ, რაოდენობრივ მონაცემებზე დაფუძნებული შეფასება.	„გრძელვადიანი“. გარდა ამისა, ზემოქმედების შეფასების სხვადასხვა პარაგრაფებში მითითებული და დასაბუთებულია ესა თუ ის ზემოქმედება არის „გრძელვადიანი“ თუ „მოკლევადიანი“.
10	<p>რისკების სამოქმედო გეგმის უსაფრთხოების დეტალიზაცია - ინციდენტებისა და ავარიული სიტუაციების ნაწილში პროექტი ნაწილობრივ განიხილავს შესაძლო რისკებს, მათ შორის ხანძრის, აფეთქებისა და ნავთობპროდუქტების დაღვრის სცენარებს, და წარმოდგენილია შესაბამისი რეაგირების სამოქმედო გეგმაც. უარყოფითი ზემოქმედებების თავიდან აცილებისა და შემცირების სამოქმედო გეგმა ძირითადად ზოგადი უსაფრთხოების რეკომენდაციებით შემოიფარგლება, ასევე პასუხისმგებელი სტრუქტურების განსაზღვრის კუთხით აუცილებელია იყოს ნახსენებები ვინ იქნება პასუხისმგებელი.</p>	<p>ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა მოცემულია გზშ-ს ანგარიშის III ტომში. ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის შესრულებაზე პასუხისმგებელია მშენებელი კონტრაქტორი. გზშ-ს ანგარიშში (პარაგრაფები 4.2.1. და 6) აღნიშნულია, რომ მშენებლობის დაწყების წინ მშენებელ კონტრაქტორს ექნება ვალდებულება განაახლოს/ მოამზადოს ადგილ-სპეციფიური გეგმები, რაც საერთაშორისოდ მიღებული პრაქტიკაა. მათ შორის:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის განახლება • ჯანდაცვისა და უსაფრთხოების მართვის გეგმის მომზადება • სახანძრო უსაფრთხოების და ევაკუაციის გეგმის მომზადება • აზბესტმემცველი ნარჩენების მართვის გეგმის (ე.წ. საიტ-სპეციფიური გეგმა) მომზადება და ა.შ. <p>აღნიშნული დოკუმენტების ფარგლებში პასუხისმგებლობები გადანაწილებული იქნება კონკრეტული პიროვნებების მიხედვით. ასევე სამოქმედო გეგმის ძირითადი ასპექტებიც დეტალიზებული იქნება დაზუსტებული მონაცემების (მაგ. ბანაკების ადგილმდებარეობა და შემადგენლობა და ა.შ.) მიხედვით.</p>
11	<p>საზოგადოების მოსაზრებებზე არ რეაგირება - გზშ-ის ანგარიშში დეტალურადაა აღწერილი სკოპინგის ეტაპზე საპროექტო არეალის 6 დასახლებულ პუნქტში ჩატარებული საჯარო განხილვების პროცესი. მისასალმებელია, რომ დოკუმენტში ასახულია ადგილობრივი მოსახლეობის პოზიტიური განწყობა და მათი ინტერესი სოციალურ-ეკონომიკური პირობების გაუმჯობესებასთან დაკავშირებით. თუმცა, მიუხედავად იმისა, რომ ანგარიში აღიარებს წერილობითი მოსაზრებების წარდგენის შესაძლებლობას რეაგირების ცხრილში სრულყოფილად არ არის, მაგალითად, ასახული ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის სტუდენტების მიერ 2024 წლის ნოემბრის დასაწყისში გაგზავნილი მოსაზრებები და შენიშვნები. გზშ-ის საბოლოო ვერსიაში</p>	<p>სკოპინგის და გზშ-ს საჯარო განხილვების პერიოდში არ ყოფილა ხელმისაწვდომი აღნიშნული კომენტარები. არც სააგენტოს ოფიციალურ ვებ-გვერდზე იყო ასახული ეს კომენტარები და არც სკოპინგის დასკვნაში.</p> <p>აღნიშნულიდან გამომდინარე, წარმოდგენილი წერილობითი შენიშვნები და კომენტარებისასახული იქნა მას შემდგომ, რაც ხელმისაწვდომი გახდა.</p>

	<p>მოხდეს არა მხოლოდ ზეპირი განხილვების დროს დასმული კითხვების ანალიზი, არამედ წერილობითი ფორმით წარდგენილი იმ სპეციფიკური გარემოსდაცვითი შენიშვნების დეტალური განხილვაც, რომლებიც შეეხებოდა ბიომრავალფეროვნების, ჰიდროლოგიისა და კლიმატის ცვლილების და სხვა საკითხებს. ეს უზრუნველყოფს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ გარანტირებული საზოგადოების მონაწილეობის პროცესის სისრულეს და მეცნიერულ ვალიდურობას.</p>	
12	<p>მეთოდოლოგიების ნაწილობრივ წარმოდგენა - საველე კვლევების მეთოდოლოგია ნაწილობრივ არის წარმოდგენილი და არ იძლევა გამოყენებული მეთოდების, მონაცემთა შეგროვებისა და ანალიზის პროცესის შეფასების შესაძლებლობას, მიუხედავად იმისა, რომ მითითებულია გამოყენებული ლიტერატურული წყაროები, მაგრამ აკლია საველე მეთოდოლოგიები. დოკუმენტში უფრო კონკრეტულად უნდა აისახოს საველე სამუშაოების დროს გამოყენებული მეთოდები (მაგალითად: ბიომრავალფეროვნების აღრიცხვისას გამოყენებული ტრანსექტები, სინჯების აღების პერიოდულობა და წერტილების შერჩევის პრინციპი). საველე მეთოდოლოგიების უფრო ვრცელი აღწერა დაადასტურებდა წარმოდგენილი მონაცემების აქტუალობას და შესაბამისობას საპროექტო არეალის დღევანდელ მდგომარეობასთან, რაც აამაღლებდა ანგარიშის სანდოობას.</p>	<p>ბიოლოგიური გარემოს კვლევის მეთოდოლოგია აღწერილია გზშ-ს ანგარიშის I ტომის პარაგრაფში 5.2.6.2. საქართველოს პირობებისთვის ეს მეთოდოლოგია აპრობირებულია და გამოყენებული იქნა არაერთ ინფრასტრუქტურული პროექტების გზშ-ს ანგარიშების მომზადებისას.</p> <p>წარმოდგენილია ბიოლოგიური გარემოს კვლევის ძირითადი საველე მეთოდოლოგიები. ფლორისტული კვლევები განხორციელდა სანიმუშო ნაკვეთებზე (ტყის ჰაბიტატებში 10x10 მ, ხოლო ბუჩქნარების, მდელოსა და სანაპირო ჰაბიტატებში 5x5 მ), მცენარეთა დაფარულობის შეფასება კი განხორციელდა ბრაუნ-ბლანკეს სკალის გამოყენებით. ფაუნისტური კვლევები მოიცავდა ვიზუალურ დაკვირვებებს, ცხოველქმედების ნიშნების დაფიქსირებას, ფრინველების პირდაპირ და ხმოვან აღრიცხვას, ხოლო ქვეწარმავლებისა და ამფიბიების შემთხვევაში პოტენციური თავშესაფრების (ქვები, მორები, მცირე წყალსაცავები) დათვალიერებას. იქთიოლოგიური კვლევები ჩატარდა 8 საკვლევ წერტილზე, სადაც გამოყენებული იყო ბადეები, ხელის ანკესები და ტელემეტრიული მეთოდი (Fishfinder).</p>
13	<p>ანგარიში წარდგენის ფორმა - პროექტის განმახორციელებელს გზშ-ს დოკუმენტი წარმოდგენილი აქვს სამ ტომად, რომელშიც გართულებულია გარკვეული ინფორმაციის არსებობის მოძიება.</p> <p>კითხვა:</p>	<p>გზშ-ს ანგარიშის სამივე ტომის გვერდების რაოდენობა აჭარბებს 800 გვერდს. შესაბამისად უფრო პრაქტიკული იქნებოდა გზშ-ს ანგარიშის 3 ტომად დაყოფა. თითოეული ტომი თემატურად არის გამოყოფილი, ასე მაგალითად: I ტომი ძირითადად ეხება პროექტის აღწერას და ფონურ მდგომარეობას, II ტომი - შეფასებით ნაწილს და შერბილების ღონისძიებებს და III ტომი - დანართებს.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • რატომ ვერ მოხერხდა მთლიანი ინფორმაციის ერთ დოკუმენტში გაერთიანება? 	
14	<p>ბიოლოგიური საფრთხეების მართვა და ჯილხის საწინააღმდეგო პრევენციული ზომები - გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი ინფორმაცია ბიოლოგიური უსაფრთხოების, კერძოდ კი „ცხოველების ჯილხთან ბრძოლის პროფილაქტიკური საკარანტინო წესების“ შესახებ, ატარებს მხოლოდ ფორმალურ ხასიათს და შემოიფარგლება შესაბამისი წერილის ხსენებით. დოკუმენტაციაში არ არის მოცემული საპროექტო დერეფანში არსებული საქონლის სამარხებისა და ისტორიული „ჯილხის კერების“ იდენტიფიცირებისა შედეგები და კოორდინატები/რუკები, რაც კრიტიკულად მნიშვნელოვანია მიწის სამუშაოების დაწყებამდე. გარდა ამისა, ანგარიში არ განსაზღვრავს კონკრეტულ მონიტორინგის მექანიზმს და მოქმედების პროტოკოლს იმ შემთხვევისთვის, თუ მშენებლობის პროცესში მოხდება დაავადების ნიშნების მქონე ნიადაგის ფენის ან ბიოლოგიური ნაშთების აღმოჩენა. აუცილებელია დაზუსტდეს სურსათის ეროვნულ სააგენტოსთან კოორდინაციის სქემა და განისაზღვროს პასუხისმგებელი პირები, რათა სრულად გამოირიცხოს ბიოლოგიური დაბინძურების გავრცელების რისკი სამშენებლო არეალში და მიმდებარე დასახლებულ პუნქტებში.</p>	<p>გზმ-ს ანგარიშის შემუშავების პროცესში მოხდა საჯაროდ ხელმისაწვდომი მონაცემების მოძიება საპროექტო არეალში საქონლის სამარხებისა და ისტორიული ჯილხის კერების არსებობის შესახებ. თუმცა მსგავსი ინფორმაცია ვერ იქნა მოძიებული.</p> <p>შემდგომ, საკითხის დაზუსტების მიზნით ოფიციალური წერილი გაეგზავნა ამ თვალსაზრისით ქვეყანაში მოქმედ ყველაზე კომპეტენტურ ორგანოს, რომლის მიერ მოწერილი წერილით აღინიშნა, რომ უშუალოდ საპროექტო დერეფნის ფარგლებში ჯილხით მკვდარი ცხოველების რეგისტრირებული სამარხები არ ფიქსირდება.</p> <p>შესაბამისად, ეს არის საკმაოდ სარწმუნო ინფორმაცია და დამატებით ვერ იქნებოდა წარმოდგენილი საპროექტო დერეფანში არსებული საქონლის სამარხებისა და ისტორიული „ჯილხის კერების“ იდენტიფიცირებისა შედეგები და კოორდინატები/რუკები.</p> <p>ამავე წერილში მითითებულია, რომ სამუშაოების წარმოების პროცესში ჯილხზე ეჭვის მიტანისას ან/და ჯილხის შემთხვევის დაფიქსირებისას უნდა მოხდეს საქმიანობის შეჩერება და ფაქტის შესახებ ეცნობოს სურსათის ეროვნულ სააგენტოს. შემდგომი ქმედებები უნდა განხორციელდეს აღნიშნული ორგანოს რეკომენდაციებით. შესაბამისად ერთადერთი მართებული ქმედება იქნება დაუყოვნებლივი შეტყობინების გადაცემა აღნიშნული ორგანოსთვის და შემდგომი ქმედებების განხორციელება მხოლოდ მათი უშუალო მითითებებით. გზმ-ს ანგარიშში დამატებითი ღონისძიებების მითითება შესაძლებელია იყოს კონტრპროდუქტიული და მეტ რისკებთან დაკავშირებული.</p>
15	<p>არქეოლოგიური რისკების მართვის ზედაპირული აღწერა - იმის გათვალისწინებით, რომ საპროექტო დერეფანი გადის არქეოლოგიურად მგრძობიარე ზონაში, სკოპინგის ეტაპზე</p>	<p>აღნიშნული შენიშვნა ასახულია და დანართი 6-ში დეტალურად წარმოდგენილია არქეოლოგიური ობიექტების „შემთხვევითი</p>

	<p>მოთხოვნილი იყო პრევენციული ღონისძიებების დეტალიზაცია. გზშ-ში მოცემული ჩანაწერი მხოლოდ „შემთხვევითი აღმოჩენისას სამუშაოების შეჩერების“ შესახებ ატარებს შაბლონურ ხასიათს და არ მოიცავს არქეოლოგიური წინასწარი დაზვერვის შედეგებს ან დეტალურ სამოქმედო პროტოკოლს.</p>	<p>აღმოჩენის პროცედურა“, რომლის შესრულებაზე პასუხისმგებელი იქნება მშენებელი კონტრაქტორი.</p>
16	<p>დაბალი ხმაურის მქონე საფარის ალტერნატივის იგნორირება – მიუხედავად იმისა, რომ სკოპინგის ეტაპზე მოთხოვნილი იყო ტექნოლოგიური ალტერნატივების შედარება, გზშ-ის ანგარიშში არ არის განხილული მგრძნობიარე რეცეპტორებთან (დასახლებულ პუნქტებთან) „დაბალი ხმაურის მქონე საფარის“ (Low-noise pavement) გამოყენების შესაძლებლობა. ანგარიშში შემოიფარგლება მხოლოდ სტანდარტული ასფალტბეტონის საფარით, რაც ზღუდავს გარემოსდაცვითი შერბილების ღონისძიებების ეფექტურობას.</p>	<p>ტექნიკური ჯგუფის სპეციალისტების საბოლოო კონსულტაციების საფუძველზე მიღებული იქნა გადაწყვეტილება გზის საფარის ზედა ფენა მოეწყოს წვრილმარცვლოვანი მკვრივი, ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, პოლიმერ-ბიტუმის შემკვრელით. საფარი მოეწყობა მოდიფიცირებული ბიტუმით რომელიც, მაქსიმალურად უზრუნველყოფს საექსპლუატაციო ვადის გახანგრძლივებას, ასევე საანგარიშო სიჩქარის შესაბამისად უზრუნველყოფს ნებისმიერი საავტომობილო ტრანსპორტის უსაფრთხო და კომფორტულ გადაადგილებას.</p> <p>რაც შეეხება ზედა ფენის მოწყობას დაბალი ხმაურის მქონე ფოროვანი საფარის გამოყენებით. ეს ვარიანტი უგულვებელყოფილი იქნა შემდეგი პრაქტიკული გარემოებებიდან გამომდინარე:</p> <ul style="list-style-type: none"> • აღნიშნულ საფარს შეუძლია შეამციროს საგზაო ხმაური, რომელიც გამოწვეულია გზის ზედაპირისა და მაღალი სიჩქარით მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებების საბურავების ურთიერთქმედებით, მხოლოდ 3-4 დბ(A)-მდე; • ფოროვანი სტრუქტურის გამო ასეთი საფარი უფრო სწრაფად ცვდება, ვიდრე ჩვეულებრივი ასფალტბეტონი. მომსახურების ვადა ხშირად 6–10 წელი, მაშინ როცა ჩვეულებრივი ასფალტი შეიძლება იყოს 12–15 წელი. • მაღალი ღირებულება - ასეთი საფარი 20–40%-ით ძვირია სტანდარტულ ასფალტთან შედარებით. მოითხოვს სპეციალურ მასალებს და ტექნოლოგიას. • ზამთრის პირობებში პრობლემები - ცივ კლიმატში შესაძლებელია ფორებში წყლის გაყინვა, ზედაპირის დაზიანება და დეფორმაციები.

		<ul style="list-style-type: none"> • მაღალი მგრძობელობა მძიმე სატვირთო მოძრაობის მიმართ. ფორები სწრაფად იჭედება, ხოლო ხმაურის შემცირების ეფექტი სწრაფად იკარგება. ეს საკითხი განსაკუთრებით მგრძობიარეა დასავლეთ საქართველოს ავტომაგისტრალებისთვის, ვინაიდან სატრანზიტო ფუნქციიდან გამომდინარე მისი გამოყენება არ არის ოპტიმალური მაღალი სატვირთო ტრანსპორტის წილის, მაღალი ტენიანობის, მოვლის მაღალი მოთხოვნების და შედარებით მოკლე ექსპლუატაციის ვადის გამო. <p>აღნიშნული ფაქტორების გათვალისწინებით პროექტში გამოყენებული იქნება სტანდარტული მაღალი გამძლეობის ასფალტბეტონის საფარი. დასახლებული პუნქტების სიახლოვეს, შესაბამის მგრძობიარე ადგილებში კი გამოყენებული იქნება ხმაურდამცავი ბარიერები.</p>
17	<p>კუმულაციური ზემოქმედების ანალიზის ნაკლებობა - სკოპინგის დასკვნის ერთ-ერთ მთავარ მოთხოვნას წარმოადგენდა პროექტის კუმულაციური ზემოქმედების შეფასება რეგიონში მიმდინარე სხვა მსხვილ ინფრასტრუქტურულ პროექტებთან მიმართებით. წარმოდგენილ გზშ-ში პროექტი განხილულია როგორც იზოლირებული ობიექტი და არ არის გაანალიზებული მისი ჯამური გავლენა გარემოზე სხვა დაგეგმილ საქმიანობებთან (მაგ. ბათუმის შემოვლითი გზა, ლოჯისტიკური ცენტრები) ერთობლიობაში.</p>	<p>გზშ-ს ანგარიშის II ტომის პარაგრაფში 3.14. განხილულია კუმულაციური ზემოქმედებები. აღნიშნულ პარაგრაფში გაანალიზებულია ქობულეთის შემოვლითი გზის გაგრძელება - ბათუმის შემოვლითი მაგისტრალის, ასევე ბათუმი-სარფის საავტომობილო მაგისტრალის სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების საკითხი. აღსანიშნავია, რომ დაშორების მანძილების გათვალისწინებით აღნიშნული პროექტების სივრცითი საზღვრები პრაქტიკულად არ ემთხვევა ერთმანეთს. მშენებლობის (მოდერნიზაციის) ეტაპზე მოსალოდნელი ისეთი სახის კუმულაციური ზემოქმედებები, როგორცაა გარემოს დაბინძურება ხმაურით, ემისიებით და ნარჩენებით, მდინარეთა ხარისხობრივი მდგომარეობის ცვლილება და შესაბამისად გავლენა შავი ზღვის წყლის ხარისხზე, ბიოლოგიური გარემოზე პირდაპირი ზემოქმედება და შეშფოთების რისკები და სხვა, მოსალოდნელი არ არის.</p>
18	<p>კლიმატის ცვლილებისადმი მედეგობის შეფასება - გზშ-ის ანგარიშში კლიმატის ცვლილების საკითხი განხილულია ზედაპირულად და არ პასუხობს სკოპინგის დასკვნის მოთხოვნას პროექტის კლიმატური მედეგობის შესახებ.</p>	<p>საპროექტო მაგისტრალი დაპროექტებულია უკვე არსებული გზის გასწვრივ და არსებული გზის პარამეტრების გათვალისწინებით (მათ შორის ხელოვნური ნაგებობების ადაპტირებით უკვე მოწყობილ ნაგებობებთან). აქედან გამომდინარე, დამატებითი</p>

	<p>დოკუმენტაციაში არ არის წარმოდგენილი ანალიზი იმისა, თუ რამდენად არის მორგებული საპროექტო საინჟინრო გადაწყვეტები (ხიდები, სანიაღვრე სისტემები, ფერდების გამაგრება) აჭარის რეგიონისთვის დამახასიათებელ კლიმატის ცვლილების სცენარებს. კერძოდ, ანგარიშში არ არის გათვალისწინებული ექსტრემალური ნალექების სიხშირისა და ინტენსივობის მოსალოდნელი მატება, რაც ზრდის გზის ინფრასტრუქტურის დაზიანებისა და მიმდებარე ტერიტორიების დატბორვის რისკებს. აუცილებელია, პროექტის ფარგლებში განხორციელდეს ჰიდროლოგიური გათვლების კორექტირება კლიმატის ცვლილების გრძელვადიანი პროგნოზების საფუძველზე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მაგისტრალის უსაფრთხო ექსპლუატაცია.</p>	<p>ზოლის ფარგლებში ახალი წყალგამტარი ნაგებობების ძირითადი პარამეტრების რაიმე სახით კორექტირება (მაგალითად წყალგამტარობის გაზრდა) ვერ იქნება მისაღები და პირიქით, შეიძლება იყოს კონტრპროდუქტიულიც (გაზარდოს ჰიდროლოგიური რისკები).</p> <p>თუმცა გზშ-ს ანგარიშის II ტომის პარაგრაფში 3.17.3.1. წარმოდგენილია კლიმატის ცვლილების ადაპტაციის ღონისძიებები, სადაც შესაბამის მონიტორინგს მნიშვნელოვანი ყურადღება ეთმობა.</p> <p>ასევე:</p> <ul style="list-style-type: none"> • პროექტის ჰიდრაულიკური მოდელირება შესრულდა 100-წლიანი განმეორებადობის ნალექის შემთხვევისთვის (Q_{100}) — ეს უკვე ითვალისწინებს კლიმატის ცვლილების გამო მოსალოდნელ ექსტრემალურ წვიმებს. • გაბიონისა და გეოტექსტილის სტრუქტურები არჩეულია იმისთვის, რომ გაუძლოს +15%-მდე ნალექის მატების შემთხვევაში მოსალოდნელ დინების სიჩქარის ზრდას. მდინარეების კალაპოტის გამაგრება გათვლილია $v = 6.0-6.5$ მ/წმ ნაკადზე, რაც საქართველოს დასავლეთ ზონის უკიდურესი სიჩქარეა (ჩოლოქი/აჭყვისა). • ხიდების ბურჯები და საძირკვლები გათვლილია გამდინარე წყლების დინების სეზონურ და ექსტრემალურ ცვალებადობაზე. • გზის გასწვრივ გათვალისწინებულია გამწვანების ზოლები, საჭიროების შემთხვევაში ფერდობები გამაგრდება მცენარეული საფარის დაცვის და აღდგენის მეთოდით.
19	<p>საზოგადოების მოსაზრებებზე არ რეაგირება - ჩვენი მიზანია განხორციელდეს ანალიზი იმისა, თუ რამდენად არის უზრუნველყოფილი საზოგადოების მიერ წარმოდგენილი შენიშვნების, მოსაზრებებისა და რეკომენდაციების რეალური გათვალისწინება და მათზე შესაბამისი, არგუმენტირებული რეაგირება. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია შეფასდეს, მოხდა თუ არა საზოგადოების მხრიდან წამოჭრილი საკითხების</p>	<p>სკოპინგის და გზშ-ს საჯარო განხილვების პერიოდში არ ყოფილა ხელმისაწვდომი აღნიშნული კომენტარები. არც სააგენტოს ოფიციალურ ვებ-გვერდზე იყო ასახული ეს კომენტარები და არც სკოპინგის დასკვნაში.</p> <p>გამომდინარე აღნიშნულიდან წარმოდგენილი წერილობითი შენიშვნები და კომენტარები შეძლებისდაგვარად ასახული იქნა მას</p>

<p>სათანადო გააზრება და ასახვა საბოლოო დოკუმენტებში, ხოლო იმ შემთხვევებში, როდესაც კონკრეტულ შენიშვნებზე პასუხი ან რეაგირება არ განხორციელდა, წარმოდგენილი იყოს მკაფიო, დასაბუთებული და გამჭვირვალე არგუმენტაცია აღნიშნული გადაწყვეტილების მიზეზების შესახებ. ამასთან, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, ვიზუალური ფორმითაც იქნეს წარმოდგენილი ის შემთხვევები, როდესაც ჩვენი კოლეგების მიერ წარმოდგენილი სრულად რელევანტური და თემატურად მნიშვნელოვანი შენიშვნები უგულებელყოფილი დარჩა ან არ აისახა შესაბამის რეაგირებაში. აღნიშნული მიდგომა ხელს შეუწყობს პროცესის ობიექტურ შეფასებას და ნათლად წარმოაჩინს საზოგადოებრივი ჩართულობის ხარისხს, რაც აღნიშნულიდან გამომდინარე შეგვიძლია ვთქვათ რომ ძლიან დაბალია. აუცილებელია ზეპირი განხილვების დროს დასმული კითხვების დეტალური ანალიზი, მათი შინაარსობრივი განხილვა და დოკუმენტურად დაფიქსირება, ისევე როგორც წერილობითი ფორმით წარმოდგენილი შენიშვნების სრულფასოვანი გათვალისწინება, მოხსენიება და შეფასება. ეს პროცესი წარმოადგენს საზოგადოების მონაწილეობის ერთ-ერთ მთავარ გარანტიას და მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს გადაწყვეტილების მიღების პროცესის გამჭვირვალობასა და ანგარიშვალდებულებას.</p>	<p>შემდგომ, რაც გაზიარებული იქნა საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის.</p> <p>გზშ-ს ანგარიშის II ტომის ცხრილში 6.1. ცალკე არის გამოყოფილი სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვების დროს მოსახლეობის მხრიდან დასმული ძირითად გარემოსდაცვით საკითხებზე რეაგირება.</p>
--	--