



სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო

27 აპრილი 2026



N 263/ს

ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა

ქობულეთის და ოზურგეთის მუნიციპალიტეტებში საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ქობულეთის შემოვლითი გზის ოთხზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზაციაზე“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

„გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ (შემდგომ - კოდექსი) შესაბამისად, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოში (სააგენტო) 2025 წლის 1 დეკემბერს წარმოდგენილი იქნა (წერილი N12034) დაგეგმილი საქმიანობის (ქობულეთის შემოვლითი გზის ოთხზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზაცია) გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზშ) ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული დოკუმენტაცია. გზშ-ის ანგარიშის განხილვის მიზნით სააგენტომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა (ბრძანება N764/ს; 11.12.2025), შესაბამისი უწყებების ადმინისტრაციულ წარმოებაში ჩართვა, ინფორმაციის გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე გათავსება და კანონმდებლობის შესაბამისად შენიშვნების წარმოდგენის ვადის განსაზღვრა.

ქობულეთის შემოვლითი გზის 4-ზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზაციის პროექტის გზშ-ის ანგარიში მომზადებულია შპს „ჯეონეიჩარ კორპორაციას“ მიერ.

2014 წელს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს მიერ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „მონაკვეთი 2: ქობულეთის შემოვლითი გზის (კმ 16+500-კმ 18+860) ცვლილებასთან დაკავშირებულ მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე“ გაცემულია ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა №45, ხოლო აღნიშნული დასკვნის საფუძველზე, კოდექსის 48-ე მუხლის მე-4 ნაწილის შესაბამისად, 2021 წლის 22 აპრილს გაიცა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება (ბრძანება №2-516).

2024 წლის 3 ოქტომბერს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, დაგეგმილი საქმიანობის სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, კოდექსის შესაბამისად, სააგენტოში წარმოდგენილი იქნა ქობულეთის შემოვლითი გზის ოთხზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზაციის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (სკოპინგის დასკვნა N63; ბრძანება N673/ს; 27.11.2024).

გზშ-ის ანგარიშის განხილვის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე (წერილი N21/2141) საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ 2026 წლის 17 მარტს სააგენტოში წარმოდგენილი იქნა პროექტთან დაკავშირებული დამატებითი/დაზუსტებული ინფორმაცია (წერილი N 2-06/3773), რომელიც ეხება საპროექტო კვანძების მოწყობის, ბიომრავალფეროვნებაზე მოსალოდნელი ზემოქმედების, ნარჩენების მართვის გეგმის საკითხებს და შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ და სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოსთან კომუნიკაციის ამსახველ დოკუმენტაციას. ამასთან, წარმოდგენილი იქნა N1 და N2 სამშენებლო ბანაკების

ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის (ზდგ) ნორმების პროექტები, ცალ-ცალკე.

ზემოაღნიშნულ წერილში მოცემული საკითხები განხილული იქნა საქსპერტო კომისიის (ბრძანება N176/ს; 19/03/2026) მიერ. დაზუსტებული დოკუმენტაცია ასევე განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე და დაინტერესებული საზოგადოებისთვის განისაზღვრა შენიშვნების წარმოდგენის ვადა.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ქობულეთის არსებული შემოვლითი გზა იწყება სოფ. შეკვეთილიდან და მთავრდება ჩაქვი-მახინჯაურის გვირაბებთან. ქობულეთის არსებული შემოვლითი გზის ოთხზოლიან მაგისტრალად მშენებლობა/მოდერნიზაცია დაგეგმილია ქობულეთის და ოზურგეთის მუნიციპალიტეტების საზღვრებში. მარშრუტის ფარგლებში გზა გაივლის სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების ნაკვეთებისა და საკარმიდამო ტერიტორიების მომიჯნავედ, რომელიც გადაკვეთს მდინარეებს (ნატანები, ჩოლოქი, ოჩხამური, აჭყვა, კინტიში, დეხვა, ჩაქვისწყალი და სხვა მცირე ზომის ზედაპირული წყლის ობიექტები) და ბოლო მონაკვეთზე გზა განთავსდება ჩაქვი-მახინჯაურის გვირაბის სიახლოვეს. საპროექტო გზის საწყისი და საბოლოო წერტილების GPS კოორდინატებია: X-729949.7979, Y-4645399.3110; X- 727444.4717, Y- 4620257.5663.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია დაგეგმილი საქმიანობის (ქობულეთის შემოვლითი გზის ოთხზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზაციის) ალტერნატიული ვარიანტების შესახებ. მათ შორის განხილულია გზის ადგილმდებარეობის, გზის საფარის, გვირაბების გაყვანის ტექნოლოგიის, ხიდების, სამშენებლო ბანაკების, სანაყაროების და არაქმედების (ნულოვანი) ალტერნატივები. დაგეგმილი საქმიანობის ადგილმდებარეობის 3 ალტერნატიული ვარიანტის ურთიერთშედარების საფუძველზე, ტექნიკურ-ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი საკითხების გათვალისწინებით, უპირატესობა მიენიჭა მე-2 ალტერნატიულ ვარიანტს (დამატებითი ორზოლიანი გზის მოწყობა კომბინირებულად, ასფალტ-ბეტონის საფარით, როგორც მარცხენა, ასევე მარჯვენა მხარეს).

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო გზის საერთო სიგრძეა დაახლოებით 30,7 კმ და დერეფანი პირობითად იყოფა ორ ლოტად: საწყისი 13 კმ სიგრძის მონაკვეთი სოფ. კაკუჩამდე (პირობითად ლოტი 1) და სოფ. კაკუჩადან ბოლო წერტილამდე (პირობითად ლოტი 2). საავტომობილო გზის დერეფანში გათვალისწინებულია დამატებითი კვანძების და არსებული გვირაბების პარალელურად ორი ახალი, ორზოლიანი გვირაბის მშენებლობა. ასევე დაგეგმილია ახალი ხიდების და გზაგამტარების მოწყობა.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო გზა დაახლოებით 14,6 კმ-ის მანძილზე მიუყვება არსებულ ორზოლიან გზას პარალელურად, ხოლო შემდგომ, გარკვეულ მონაკვეთებში, მრუდების გაუმჯობესების მიზნით, ორჯერ გადადის არსებული გზის მარჯვენა მხარეს, კერძოდ, პკ 145+40-დან-პკ 154+00-მდე გზა გადადის მარცხნიდან მარჯვნივ. შესაბამისად, პკ 154+00-დან პკ 187+60-მდე ეწყობა სრულად ახალი მიმართულება მარჯვენა მხარეს, ხოლო პკ 187+60-დან პკ 192+00-მდე გზა ისევ უბრუნდება თავდაპირველ ვარიანტს. პკ 202+00-დან -პკ 205+70-მდე გზა ისევ გადადის მარცხნიდან მარჯვნივ და პკ 205+70-დან - პკ 215+20 - მდე კვლავ ეწყობა სრულად ახალი მიმართულება მარჯვენა მხარეს. შესაბამისად, დაგეგმილია 7,5 კმ-იანი მონაკვეთის რეკონსტრუქცია. კერძოდ, პკ 145+40-დან - პკ 221+00-მდე, სადაც გათვალისწინებულია 3 ხიდის დემონტაჟი და ახლის მონტაჟი, რომლის პარამეტრები ცხრილის სახით მოცემულია გზმ-ის ანგარიშში. საპროექტო გზაზე მაქსიმალური დასაშვები სიჩქარე იქნება 120 კმ/სთ, ხოლო მაქსიმალური გრძივი ქანობი - 4,6 %.

წარმოდგენილი დაზუსტებული დოკუმენტაციის თანახმად, პროექტის მოქმედების ქვეშ მოქცეულია 8 კვანძი, რომელთაგან 7-ს უტარდება მოდერნიზაცია, N2, N5 და N6 კვანძებს ემატება ახალი დაერთებები, ხოლო ციხისძირის მოსახლეობის მოთხოვნის გათვალისწინებით, დამატებით ეწყობა სრულიად ახალი N7 კვანძი. კვანძების შესახებ დეტალური ინფორმაცია, მათ შორის Shp ფაილების შესაბამისი სქემატური ნახაზები მოცემულია დამატებით წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, დაგეგმილია ახალი ხიდების და გზაგამტარების მოწყობა, რომლებიც განთავსებული იქნება არსებული ხიდებისა და გზაგამტარების გასწვრივ. ქობულეთის შემოვლითი გზის მოდერნიზაციის ფარგლებში სულ გათვალისწინებულია 26 უბანზე ახალი ხიდების/ვიადუკების და

გზაგამტარების მოწყობა (ხიდი საწრეტ არხზე პკ. 21+47,30 - პკ 21+81,62; ხიდი მდ. ნეტანებზე პკ. 26+75,00- პკ 28+71,68; ხიდი მდ. ჩოლოქზე პკ. 52+27.60 -პკ 53+16.04; ხიდი მდ. შავდელეზე პკ. 74+44.35 - პკ 75+32.79; ხიდი მდ. ოჩხამურზე პკ. 84+20.50- პკ 85+63.06; რკინიგზის გადამკვეთი ესტაკადა პკ. 88+95.66-პკ 93+64.89; ვიადუკი 1 პკ. 99+14.00-პკ 100+84.13; ვიადუკი 2 პკ-106+06.45 -პკ 110+48.00; ვიადუკი 3 პკ. 114+57.40- პკ 115+99.96; ვიადუკი 4 პკ. 120+33.65- პკ 123+11.51; ვიადუკი 5 პკ. 127+86.20-პკ 129+01.70; ხიდი ქობულეთის სატრანსპორტო კვანძზე პკ. 135+12 -პკ 136+38; ხიდი მდინარე აჭყვაზე პკ. 146+69-პკ 148+04; ხუცუბნის გზაგამტარი პკ. 173+79- პკ 174+20; ხიდი მდინარე კინტრიშზე პკ. 174+92- პკ 176+27; ხიდი მდინარე კინკიშზე პკ. 184+12- პკ 185+79; კვირიკეს გზაგამტარი პკ. 189+02- პკ 189+72; დეხვას ხიდი 1 პკ. 198+53- პკ 203+48; დეხვას ხიდი 2 პკ. 211+66-პკ 216+42; შუაღელეს გზაგამტარი პკ. 238+23-პკ 238+66; საჩინოს ვიადუკი პკ. 257+93- პკ 269+81; ქვედა აჭყვას ვიადუკი პკ. 277+36- პკ 282+23; ხიდი მდინარე ჩაქვისწყალზე პკ. 127+86.20-პკ 129+01.70; ჩაქვის ზედა გზაგამტარი 1 - გზაგამტარი განთავსებულია საპროექტო გზის პკ 283,40-ზე; ჩაქვის ზედა გზაგამტარი 2 - გზაგამტარი განთავსებულია საპროექტო გზის პკ 300+50-ზე; ზედა ხიდი ჩაქვის სატრანსპორტო კვანძზე - გზაგამტარი განთავსებულია საპროექტო გზის პკ 305,60-ზე. პროექტი ითვალისწინებს არსებული გზაგამტარების დემონტაჟს და ახალი გზაგამტარების მოწყობას, რომელთა შესახებ დეტალური ინფორმაცია, მათ შორის, ნაგებობების ადგილმდებარეობები დატანილია გზის საერთო გეგმაზე და Shp ფაილებზე. ანგარიშის თანახმად, სახიდე გადასასვლელების საყრდენების მოწყობა მდინარეების აქტიურ კალაპოტში გათვალისწინებული არ არის და ხიდების სამირკვლების მოწყობისას გამოყენებული იქნება ღრმა ფუნდამენტების მოწყობის მეთოდი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო გზის ფარგლებში, სოფ. ქვედა აჭყვასთან და დაბა ჩაქვთან არსებული გვირაბების პარალელურად დაგეგმილია ორი ახალი, ორზოლიანი გვირაბის გაყვანა. პირველი გვირაბის (სოფ. ქვედა აჭყვასთან (დასაწყისი - პკ253+56.00 და დასასრული - პკ256+61.00)) სიგრძე შეადგენს 305 მეტრს, ხოლო მეორე გვირაბის (დაბა ჩაქვი (დასაწყისი - პკ294+12.00 და დასასრული - პკ295+86.00) სიგრძე შეადგენს 174 მეტრს. შესაბამისად, ორი გვირაბის საერთო სიგრძე პორტალების და გაჭრა-გადახურვის მონაკვეთების ჩათვლით შეადგენს 479 მეტრს. ანგარიშის თანახმად, ორივე გვირაბი განთავსდება შედარებით დაბალ სიღრმეზე. სოფ. ქვედა აჭყვასთან გვირაბის მოწყობისას გამოყენებული იქნება სამთო (დახურული) მეთოდი, ხოლო დაბა ჩაქვთან გვირაბის მშენებლობა გათვალისწინებულია ღრმა წესით. ზოგიერთ შემთხვევაში შესაძლებელია გამოყენებული იქნეს ბურღვა-აფეთქებითი მეთოდი. ანგარიშში მოცემულია ინფორმაცია გვირაბებთან ერთად გათვალისწინებული გამაგრებების და სადრენაჟე სისტემის მოწყობის შესახებ.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, პროექტის ფარგლებში დაგეგმილია მიწისქვეშა გადასასვლელების და მიწების, ასევე საყრდენი კედლების და მეორადი გზების დაერთებების მოწყობა. გარდა ამისა, წარმოდგენილი ინფორმაციის მიხედვით, გზის მოდერნიზაციის პროცესში ზემოქმედების ქვეშ ექცევა სხვადასხვა კომუნიკაციები, რომელთა გადატანაზე მომზადდება დამოუკიდებელი პროექტები, რაც შეთანხმდება კომუნიკაციების მფლობელ/ოპერატორ კომპანიებთან. კომუნიკაციების მფლობელ/ოპერატორ კომპანიებთან წინასწარი შეთანხმებების ასლები თან ახლავს გზმ-ის ანგარიშს.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, პროექტი მოიცავს მოსამზადებელ და სამშენებლო ეტაპებს. მოსამზადებელ სამუშაოებში გათვალისწინებულია საავტომობილო მაგისტრალის სამშენებლო სამუშაოებისთვის საჭირო დროებითი ინფრასტრუქტურის (სამშენებლო ბანაკ(ებ)ი) მოწყობა და შესაბამისი სამშენებლო ტექნიკის/დანადგარ მექანიზმების მობილიზაცია. ასევე გადაწყდება დროებითი ობიექტების წყალმომარაგების, ელექტრომომარაგების საკითხები და ა.შ. მოსამზადებელი ეტაპის შემდგომ განხორციელდება საპროექტო დერეფნის მომზადება მშენებლობისთვის, რაც ითვალისწინებს დერეფნის გასხვისების ზოლში არსებული ნაგებობების და კომუნიკაციების დემონტაჟს/რეკონსტრუქციას, მიწის სამუშაოებს (მათ შორის, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა-განთავსება), ხე-მცენარეების გარემოდან ამოღებას, საგზაო ვაკისის მომზადებას და ტოპოგრაფიული პირობების წესრიგში მოყვანას. შემდგომ ეტაპზე მოხდება საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობა, ესტაკადების და სხვა კომუნიკაციების მშენებლობა. საგზაო ნიშნების მონტაჟი, გზის სავალი ზოლების დახაზვა და ა.შ. ასევე, დროებით ათვისებულ ტერიტორიებზე განხორციელდება გარკვეული კეთილმოწყობის სამუშაოები.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, სამშენებლო ბანაკებისთვის შერჩეული იქნა 6 (N1, N2, N3, N4, N5 და N5ბ) ალტერნატიული ტერიტორია, კერძოდ: N1 სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიის საერთო

ფართობია 3,9-4 ჰა, რომელიც მდებარეობს ქობულეთში, ხულოს ქუჩის მიმდებარედ, საპროექტო დერეფნის მარცხენა მხარეს და აერთიანებს აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის საკუთრებაში არსებულ რამდენიმე არასოსოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთს, შემდეგი საკადასტრო კოდებით: 20.51.01.335 (ფართობი - 1,7 ჰა); 20.51.01.334 (ფართობი - 1,3 ჰა); 20.51.01.114 (ფართობი - 0,8 ჰა); 20.51.01.111 (ფართობი - 0,1 ჰა). N2 სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიის საერთო ფართობია 47,1-4,2 ჰა, რომელიც მდებარეობს დაბა ოჩხამურის მიმდებარედ, საპროექტო დერეფნის მარცხენა მხარეს და აერთიანებს აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის საკუთრებაში არსებულ რამდენიმე არასოსოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთს, შემდეგი საკადასტრო კოდებით: 20.37.02.429 (ფართობი - 0,8 ჰა) - ამჟამად სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების; 20.37.02.440 (ფართობი - 0,6 ჰა); 20.37.02.387 (ფართობი - 2,7 ჰა). N3 სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიის საერთო ფართობია 8-ჰა, რომელიც მდებარეობს ქობულეთის მუნიციპალიტეტის სოფ. მუხაესტატეს და გვარას მიმდებარედ, საპროექტო დერეფნის ორივე მხარეს და აერთიანებს სახელმწიფო (მ.შ. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის) საკუთრებაში არსებული სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთებს, შემდეგი საკადასტრო კოდებით: 20.38.01.876 (ფართობი - 7,2 ჰა); 20.38.01.009 (ფართობი - 1,3 ჰა). N4 სამშენებლო ბანაკის ტერიტორია მდებარეობს ქობულეთის მუნიციპალიტეტის სოფ. ბობოყვათის მიმდებარედ, საპროექტო დერეფნის მარჯვენა მხარეს. ტერიტორია წარმოადგენს 1,4 ჰა ფართობის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ არასოსოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთს (ს/კ: 20.44.01.220), თუმცა მომიჯნავედ შესაძლებელია ასევე სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული დამატებითი ფართობების ათვისება და ჯამურად 2,5-3,0 ჰა მიწის ნაკვეთის გამოყენება სამშენებლო ბანაკის სახით. საპროექტო დერეფნის მარცხენა და მარჯვენა მხარეს გათვალისწინებულია N5ა და N5 ბ სამშენებლო ბანაკების მოწყობა. N5ა, რომლის საერთო ფართობია 1,2 ჰა, აერთიანებს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთებს, შემდეგი საკადასტრო კოდებით: 20.49.02.851 (ფართობი - 0,8 ჰა); 20.49.02.708 (ფართობი - 0,4 ჰა), ხოლო N5ბ, რომლის საერთო ფართობია 3 ჰა, წარმოადგენს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთს, საკადასტრო კოდით: 20.48.06.275.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, ბეტონის კვანძის მოწყობა, რომლის შემადგენლობაში შედის ინერტული მასალების მიწოდების სისტემა, სილოსის პნევმოსისტემა, ბეტონშემრევი, ავტომატური მართვის სისტემა და ოპერატორის კაბინა, დაგეგმილია №1 და N4 სამშენებლო ბანაკებზე. თითოეულ ბანაკზე დაგეგმილი ბეტონის კვანძის მიახლოებითი წარმადობა იქნება 120 მ³/სთ-ს და წელიწადში ბეტონის კვანძი სავარაუდოდ იფუნქციონირებს 1200 სთ. ასევე N1 და N4 სამშენებლო ბანაკებზე მოეწყობა ასფალტის (თითოეულ ბანაკზე 80 მ³/სთ-ის წარმადობით) და სამსხვრევ-დამხარისხებელი საამქროები (თითოეულ ბანაკზე 160 მ³/სთ წარმადობით). ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო ბანაკებისთვის შერჩეული სხვა ტერიტორიები (N1 და N4 სამშენებლო ბანაკის გარდა) ძირითადად დამხმარე ბანაკების სახით იქნება წარმოდგენილი, სადაც განთავსდება საწყობები, საოფისე კონტეინერები და გამოიყოფა საპარკინგე სივრცეები. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, პირველ ლოტს სოფ. კაკუჩამდე მოემსახურება N1, N2 და N3 სამშენებლო ბანაკები, ხოლო მეორე ლოტს - N3, N4, N5ა და N5ბ სამშენებლო ბანაკები. თუმცა ანგარიშის მიხედვით, შესაძლოა ყველა სამშენებლო ბანაკის გამოყენება საჭირო არ გახდეს და მშენებლობის ორგანიზების დეტალების (მ.შ. სამშენებლო ბანაკების ზუსტი კონტურები, დროებითი ინფრასტრუქტურის შემადგენლობა, მათი პარამეტრები და ა.შ.) დაზუსტდება მშენებლობის ეტაპისთვის. მოდერნიზაციის პროცესში საჭირო ინერტული მასალების (ქვიშა-ხრეში) შემოტანა მოხდება რეგიონში არსებული კარიერებიდან.

გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, პროექტის ხანგრძლივობად განსაზღვრულია დაახლოებით 4 წელი, ხოლო სამშენებლო სამუშაოების ხანგრძლივობად - დაახლოებით 24 თვე. ნმოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში დასაქმდება 400 ადამიანი. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია სამუშაოების შესრულების ზოგადი გეგმა-გრაფიკი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, პროექტის ფარგლებში მოსალოდნელია 147 000 მ³- მოცულობის ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის (ლოტი 1 - 46 000 მ³, ლოტი 2 - 101 000 მ³) წარმოქმნა. გარდა ამისა, გზის ჭრილების მოწყობის (470 000 მ³-ს (ლოტი 1 - 207 000 მ³, ლოტი 2 - 263 000 მ³) და გვირაბების გაყვანის (აჭყვას გვირაბი - 34 465 მ³; ჩაქვის გვირაბი - 22 600 მ³) პროცესში მოსალოდნელია დაახლოებით 527 000 მ³ მოცულობის გამონამუშევარი ფუჭი ქანების წარმოქმნა, რომელთაგან დაახლოებით 200 000 მ³ მოცულობის გრუნტი გამოყენებული იქნება მშენებლობის მიზნებისთვის, ხოლო 327 000 მ³ მუდმივად

დასაწყობდება სანაყაროებზე. ანგარიშის მიხედვით, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის და დასაწყობების სამუშაოები განხორციელდება „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების დაცვით. ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დასაწყობებისთვის შერჩეული იქნა ორი ალტერნატიული ტერიტორია. კერძოდ, უბანი N1 (ფართობით - 2,2 ჰა), რომელიც მდებარეობს საპროექტო დერეფნის მარცხენა მხარეს, სოფ. კაკუჩას მიმდებარედ (GPS კოორდინატებია: X – 734362; Y – 4634788) და უბანი N2 (ფართობით - 4 ჰა) მდებარეობს საპროექტო დერეფნის მარცხენა მხარეს, მდ. კინკიშას მარცხენა სანაპიროზე (GPS კოორდინატებია: X – 732171; Y – 4630676). გარდა ამისა, ანგარიშში მოცემულია ინფორმაცია გამონამუშევარი ფუჭი ქანების განთავსებისთვის შერჩეული 4 უბნის შესახებ, სოფ. ციხისძირთან (უბანი N1. X – 730660; Y – 4627170. ფართობი - 0,8 ჰა; უბანი N2. X – 730895; Y – 4627527. ფართობი - 0,5 ჰა; უბანი N3. X – 731027; Y – 4627541. ფართობი - 1,8 ჰა; უბანი N4. X – 731512; Y – 4628576. ფართობი - 1,6 ჰა). გზშ-ს ანგარიშს თან ახლავს სანაყაროებისთვის და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დასაწყობებისთვის შერჩეული ტერიტორიების shp ფაილები. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, სანაყაროების დეტალური პროექტები მომზადდება და შეთანხმდება მშენებლობის დაწყებამდე.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ მოხდება მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოებისას დროებით გამოყენებული/დარღვეული ტერიტორიების რეკულტივაცია, რაც გულისხმობს: დროებითი ნაგებობების დემონტაჟს, ნარჩენი მასალის და სამშენებლო ნარჩენების გატანას, დაზიანებული უბნების აღდგენას პირვანდელთან მიახლოებულ მდგომარეობამდე. რეკულტივაციას დაექვემდებარება სანაყაროების უბნებიც და აღდგენითი და სარეკულტივაციო სამუშაოები შესრულდება საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილების („ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“) მოთხოვნების შესაბამისად.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ქობულეთის შემოვლითი გზის მოდერნიზაციის პროცესში წყლის გამოყენება მოხდება სასმელ-სამეურნეო (1875 მ³/წელ) და ტექნიკური (ჯამურად 431 835 მ³/წელ) მიზნებისთვის. ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო ბანაკების ტერიტორიების დიდი ნაწილი წარსულში გამოიყენებოდა ანალოგიური საქმიანობით და მათი ნაწილი უკვე უზრუნველყოფილია სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით წყლით მომარაგებით. გარდა ამისა, შესაძლებელია მოეწყოს სამეურნეო და ტექნიკური წყლის სამარაგო რეზერვუარები ან/და სასმელად გამოყენებული იქნეს ბუტილირებული წყალი. ტექნიკური მიზნებისთვის წყლის აღება განხორციელდება სამშენებლო ბანაკების მოწყობისთვის შერჩეული ტერიტორიების მიმდებარედ არსებული მდინარეებიდან, კერძოდ: ბანაკი №1-ის ტექნიკური წყლით უზრუნველყოფის პოტენციური წყაროა მდ. ჩოლოქი და წყალალების GPS კოორდინატია: X – 732659; Y – 4641705; ბანაკი №2-ის ტექნიკური წყლით უზრუნველყოფის პოტენციური წყაროა მდ. ოჩხამური და წყალალების GPS კოორდინატია: X – 735337; Y – 4639208; ბანაკი №3-ის ტექნიკური წყლით უზრუნველყოფის პოტენციური წყაროა მდ. აჭყვა და წყალალების GPS კოორდინატია: X – 734834; Y – 4634501; ბანაკი №4-ის ტექნიკური წყლით უზრუნველყოფის პოტენციური წყაროა მდ. დეხვა და წყალალების GPS კოორდინატია: X – 731416; Y – 4628691; ბანაკი №5ა-ს ტექნიკური წყლით უზრუნველყოფის პოტენციური წყაროა მდ. ჩაქვისწყალი და წყალალების GPS კოორდინატია: X – 729059; Y – 4621503; ბანაკი №5ბ-ს ტექნიკური წყლით უზრუნველყოფის პოტენციური წყაროა მდ. ზღვისწყალი და წყალალების GPS კოორდინატია: X – 728738; Y – 4621342.

სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების შეგროვებისთვის სამშენებლო ბანაკების ტერიტორიებზე გათვალისწინებულია ჰერმეტიზაციის ბიოტუალეტების ან ბეტონის წყალგაუმტარი კონსტრუქციით საასენიზაციო ორმოების მოწყობა. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ჩამდინარე წყლების წარმოქმნა და ზედაპირული წყლის ობიექტებში ჩაშვება მოსალოდნელია სამსხვრევ-დამხარისხებელი საამქროების ფუნქციონირების (286 720 მ³/წელ), მცირე ზომის ავტოსამრეცხაოს ოპერირების (4 800 მ³/წელ) და გვირაბების გაყვანის პროცესში (ე.წ. გვირაბების ნაჟური წყალი - 1 513 728 მ³/წელ). ანგარიშში მოცემულია ჩამდინარე წყლების ზედაპირული წყლის ობიექტში ჩაშვების 4 წერტილი. კერძოდ, სამშენებლო ბანაკი №1-ის სამსხვრევ-დამხარისხებელი საამქროს და ავტოსამრეცხაოს ფუნქციონირების შედეგად წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების ჩაშვება დაგეგმილია მდ. ჩოლოქში. ჩაშვების კოორდინატებია: X-732644 Y-4641703; სამშენებლო ბანაკი №4-ის სამსხვრევ-დამხარისხებელი საამქროს და

ავტოსამრეცხაოს ფუნქციონირების შედეგად წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების ჩაშვება დაგეგმილია მდ. დეხვაში. ჩაშვების კოორდინატებია: X-731516 Y-4628957; პირველი გვირაბის (ქვედა აჭყვა) გაყვანის პროცესში წარმოქმნილი ნაჟური წყლების ჩაშვება დაგეგმილია უსახელო პერიოდულ ხევში, ჩრდილოეთ პორტალთან. ჩაშვების კოორდინატებია: X-729775 Y-4624872; მეორე გვირაბის (დაბა ჩაქვი) გაყვანის პროცესში წარმოქმნილი ნაჟური წყლების ჩაშვება დაგეგმილია მდ. ზღვისწყალში. ჩაშვების კოორდინატებია: X-728767 Y-4621288. ამასთან, ანგარიშში მოცემულია ჩამდინარე წყლების სავარაუდო მახასიათებლები. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ჩაშვების ყველა წერტილისთვის გათვალისწინებულია სასედიმენტაციო სალექარების მოწყობა, რომელთა პარამეტრები (მ.შ. სიღრმეები) და წარმადობა შესაბამისობაში იქნება ჩამდინარე წყლების ხარჯებთან. ანგარიშში მოცემულია სალექარების ტიპური სქემა და გზშ-ის ანგარიშს თან ახლავს ზედაპირული წყლის ობიექტებში ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებულ დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზღვრ) ნორმების პროექტი.

რაც შეეხება სანიაღვრე წყლებს - გარემოს დაბინძურების რისკების შემცირების მიზნით, სამშენებლო ბანაკებზე და სამშენებლო მოედნებზე დაგეგმილია შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებების გატარება, მათ შორის: საწვავის რეზერვუარების აღჭურვა დაღვრის შემკრები შემოზღუდვით, სხვა სახის რისკის შემცველი ობიექტების აღჭურვა მეორადი დამცავებით, შესაძლებლობის შემთხვევაში დაბინძურების მაღალი რისკის მქონე ობიექტების გადახურვა ფარდულის ტიპის ნაგებობებით და ა.შ.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, პროექტის მომზადების ეტაპზე ჩატარდა ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური გამოკვლევა ორ მონაკვეთად: ლოტი 1-ზე (რომელიც იწყება სენაკი-ფოთი-სარფის საავტომობილო გზის კმ 61+500-დან (შეკვეთილიდან) და სრულდება სამოდერნიზაციო გზის კვ 130+00) და ლოტი 2-ზე (რომელიც იწყება კვ 130+00-დან სამოდერნიზაციო გზის ბოლომდე). კვლევის ფარგლებში ლოტი 1-ზე გაიზურდა 10.0 მ-დან 30 მ-დე სიღრმის 22 ჭაბურღილი, სულ 369.5 გრძივი მეტრი, ხოლო ლოტი 2-ზე 6 მ-დან 20მ-დე სიღრმის 21 ჭაბურღილი, სულ 270 გრძივი მეტრი. ლოტი 1-ის ფარგლებში ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების შედეგად გამოიყო 18, ხოლო ლოტი 2-ის ფარგლებში - 13 საინჟინრო-გეოლოგიური ფენა (სგე). ანგარიშის მიხედვით, საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების სირთულის მიხედვით, საპროექტო დერეფანი განეკუთვნება III კატეგორიას. სახიფათო გეოდინამიკური პროცესებიდან ფიქსირდება გვერდითი და სიღრმული ეროზია (მდინარეთა გადაკვეთების ადგილებში), ასევე დაჭაობება. თუმცა ანგარიშის თანახმად, სათანადო შემარბილებელი და გეოტექნიკური პროექტით განსაზღვრული ღონისძიებების გატარების შემთხვევაში სამშენებლო სამუშაოების წარმოება არ გამოიწვევს საშიში პროცესების განვითარების რისკების მნიშვნელოვან ზრდას. საპროექტო ტერიტორიებზე ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის, მათ შორის, გეოფიზიკური კვლევის გრაფიკული და ლაბორატორიული ანგარიშები თან ახლავს გზშ-ის ანგარიშს.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, წყლის გარემოზე ზემოქმედების მხრივ მგრძნობიარე მონაკვეთს წარმოადგენს საწყისი უბანი, სოფ. შეკვეთილიდან მდ. კინტრიშამდე, სადაც საპროექტო დერეფანი კვეთს ზედაპირული წყლის ობიექტებს, მათ შორის, მდინარეებს და საწრეტ არხებს. ასევე მგრძნობიარე ადგილებია სამშენებლო ბანაკების ტერიტორიები (განსაკუთრებით ბანაკები №1 და 4) და გვირაბების პორტალების მიმდებარე არეალი. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია დერეფნის გადამკვეთი ძირითადი მდინარეების (ნატანები, ჩოლოქი, ოჩხამური, აჭყვა, კინტრიში, დეხვა და ჩაქვისწყალი) შესახებ ინფორმაცია, მათ შორის, ჰიდროლოგიურად შესწავლილი მდინარეების წყლის მაქსიმალური ხარჯები საპროექტო გზატკეცილით გადაკვეთის კვეთებში დადგენილია როგორც ანალოგის მეთოდით, დაკვირვების მონაცემების გამოყენებით, ასევე ემპირიული ფორმულებით, ხოლო ჰიდროლოგიურად შეუსწავლელი მდინარეებისა და დედეების წყლის მაქსიმალური ხარჯები, რომელთა წყალშემკრები აუზის ფართობები არ აღემატება 400 კმ²-ს, დადგენილია მეთოდით, რომელიც მოცემულია „კავკასიის პირობებში მდინარეთა მაქსიმალური ჩამონადენის საანგარიშო ტექნიკურ მითითებაში“.

ანგარიშის მიხედვით, პროექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე, ზედაპირული წყლების ჩამონადენზე (ბუნებრივ ხარჯებზე) ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. არ იგეგმება მდინარეების სრული ხარჯის გადამღობი რაიმე ტიპის ნაგებობების მშენებლობა. ხიდების ბურჯები მოეწყობა ეტაპობრივად. საჭიროების შემთხვევაში სამუშაო მოედნისგან მდინარის ხარჯი არიდებული იქნება დროებითი მიწაყრილებით ან სხვა მეთოდოლოგიით, ისე, რომ შენარჩუნდეს მდინარის უწყვეტობა. ანგარიშის

მიხედვით, მოდერნიზაციის ეტაპზე არასწორი გარემოსდაცვითი მართვის პირობებში შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს წყლის სიმღვრივის მატებას (შეწონილი ნაწილაკების კონცენტრაციების ზრდას). გარდა ამისა, მდინარის აქტიურ კალაპოტთან ხიდების ბურჯების მოწყობისას და ნაპირსამაგრი სამუშაოებისას არსებობს ფხვიერი მასალის წყალში მოხვედრის და სიმღვრივის მატების ალბათობა, თუმცა ზემოქმედების შემცირების მიზნით დაგეგმილია სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, გვირაბების გაყვანის პროცესში მოსალოდნელია მიწისქვეშა წყლების რეჟიმზე ზემოქმედებაც, თუმცა ზემოქმედება არ იქნება მაღალი იმის გათვალისწინებით, რომ პროექტი ითვალისწინებს არსებული გვირაბების პარალელურად, იმავე სიგრძის გვირაბების მოწყობას და ზემოქმედება მნიშვნელოვანწილად უკვე დამდგარია.

რაც შეეხება ექსპლუატაციის ეტაპს, წყლების დაბინძურების რისკები უკავშირდება: გზის სარემონტო-პროფილაქტიკურ სამუშაოებს; ავტოავარიის შემთხვევაში სხვადასხვა დამაბინძურებლების დაღვრას და ზედაპირული ჩამონადენით მდინარეში/ხევში/საწრეტ არხში ჩატანას, რისთვისაც გათვალისწინებულია სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებები. გარდა ამისა, საპროექტო ავტომაგისტრალის მთლიან სიგრძეზე შესაბამისი უბნები აღჭურვილი იქნება შესაბამისი სადრენაჟო სისტემებით, რაც უზრუნველყოფს წვიმის და გრუნტის წყლების სათანადო დრენაჟირებას და ტრასის მიმდებარე ფერდობების დაჭაობების პრევენციას.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ჩატარებული ზედაპირული დაზვერვების შედეგად დადგინდა, რომ საპროექტო არეალში და მიმდებარე ტერიტორიაზე არ ფიქსირდება კულტურული მემკვიდრეობის ხილული ობიექტი/ები ან/და ძეგლი, ხოლო დაგეგმილი მიწის და/ან სხვა სახის სამუშაოები საფრთხეს არ უქმნის კულტურული მემკვიდრეობის მიწისზედა ძეგლებს. ამასთან აღნიშნულია, რომ პროექტის დაწყებიდან მის დასრულებამდე მიწის სამუშაოები წარიმართება მხოლოდ არქეოლოგიის ზედამხედველობით. სსიპ საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს ინფორმაციით, საპროექტო მონაკვეთი არ ექცევა რომელიმე ძეგლის ინდივიდუალურ დამცავ ზონაში, ხოლო გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, მის ტერიტორიაზე არ ფიქსირდება არქეოლოგიური ობიექტების არსებობა. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, აღნიშნულ სააგენტოს წარმოდგენილ დოკუმენტაციაზე შენიშვნები არ გააჩნია.

შპს „საქართველოს მელიორაციის“ ინფორმაციით, ქობულეთის შემოვლითი გზის სამივე ალტერნატიული საპროექტო მაგისტრალი 36 წერტილში კვეთს შპს „საქართველოს მელიორაციის“ კუთვნილ სამელიორაციო დანიშნულების ინფრასტრუქტურას. დამატებით წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში მოცემულია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ კომუნიკაციის ამსახველი დოკუმენტაცია.

სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოს ინფორმაციით, საპროექტო ტერიტორია კვეთს ჩოლოქის კერამზიტის გამოვლინების კონტურს. წარმოდგენილი ტერიტორიის გამოვლინების კონტურთან თანაკვეთის ფართობზე არსებული კერამზიტის მარაგი შეადგენს 172480 მ³-ს. „წიაღის 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.

სსიპ ეროვნული სატყეოს სააგენტოს და აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკის სსიპ აჭარის სატყეო სააგენტოს ინფორმაციით, „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 4 აგვისტოს №299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია არ ექცევა სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრებში. ამასთან, სსიპ დაცული ტერიტორიების სააგენტოს ცნობით, საპროექტო მონაკვეთი არ მდებარეობს საქართველოს დაცული ტერიტორიის საზღვრებში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ქობულეთის შემოვლითი გზის დერეფანთან ყველაზე ახლოს მდებარეობს ქობულეთის დაცული ტერიტორიები (რომელიც თავის საზღვრებში წარმოადგენს ზურმუხტის ქსელის უბანს - „ქობულეთი GE0000060“), რომლებიც საპროექტო გზის დერეფანიდან დაშორებულია დაახლოებით 1 კმ-ის მანძილით. ამასთან,

ქობულეთის დაცული ტერიტორიები და შესაბამისად, ზურმუხტის ქსელის უზანი - „ქობულეთი GE000060“ არ არის მოქცეული ფრინველებისთვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიების საერთაშორისო ნუსხაში, თუმცა საკუთრივ დერეფნის ნაწილი (გორაკ-ბორცვიანი რელიეფის ფარგლებში გამავალი მე-2 ნაწილი) გადის IBA-ს „ბათუმის“ უზნის საზღვრებში, რომლის საკვანძო სახეობებია: ველის პრანწია (*Vanellus gregarius*), ველის ძელქორი (*Circus macrourus*), ქარიშხალა (*Puffinus yelkouan*) და მერცხალა (*Glareola nordmanni*), მაგრამ არცერთი სახეობა კვლევის პროცესში არ გამოვლენილა.

გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია საკვლევ დერეფანში და მის მიმდებარედ წარსულში ჩატარებული კვლევის შედეგებით მოპოვებული ინფორმაცია, განსაკუთრებით ბიომრავალფეროვნების შედარებით მაღალღირებულ კომპონენტებზე და გამოყენებულია სხვადასხვა პროექტების ფარგლებში შესრულებული კვლევის შედეგები, რომელთა მიხედვით, საპროექტო დერეფანი და მიმდებარე არეალი ფაუნის მაღალღირებულ სახეობების ბინადრობისთვის გამორჩეულ ტერიტორიებს არ წარმოადგენს და საპროექტო არეალში ფიქსირდება მირითადად ადამიანის ინტენსიურ საქმიანობას შეგუებული სახეობები, რომელთაც მაღალი დაცვის სტატუსი არ გააჩნიათ. ანგარიშის მიხედვით, კვლევების არცერთ ეტაპზე საპროექტო დერეფანში და მის მიმდებარედ მსხვილი და საშუალო ზომის ძუძუმწოვრების განსაკუთრებული სიმრავლე არ დაფიქსირებულა. თუმცა კვლევის ყველა ეტაპზე გამოვლინდა ფრინველთა მრავალფეროვნება, მათ შორის, მცირე ზომის ბელურასნაირი ფრინველები, რომლებიც ადამიანთა სამეურნეო საქმიანობას შეგუებულ (სინანტროპულ) სახეობებს წარმოადგენენ, კერძოდ: ჩვეულებრივი დაჟო (*Lanius collurio*), სახლის ბელურა (*Passer domesticus*), სკვინჩა (ნიბლია) (*Fringilla coelebs*), ჩიტბატონა (*Carduelis carduelis*) და სხვა. მტაცებელი ფრინველებიდან - კრაზანაჭამია (*Pernis apivorus*), რომელიც დერეფნიდან 1 კმ-ის მანძილის დაშორებით ციტრუსის ბაღებში იქნა იდენტიფიცირებული. ასევე, დაბა ოჩხამურის მიმდებარე არეალში დაფიქსირებული იქნა ყანჩისებრი სახეობები (მათ შორის, რუხი ყანჩა (*Ardea cinerea*)). წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, დერეფნის საწყისი მონაკვეთის მიმდებარედ დაფიქსირდა დასავლეთ საქართველოსთვის დამახასიათებელი ქვეწარმავლების და ამფიბიების სინანტროპული სახეობების სიმრავლე: სხვადასხვა სახეობის ხვლიკი, ბაყაყი და სხვა. რაც შეეხება იქთიოფაუნას, ანგარიშის მიხედვით, წარსულში ჩატარებული კვლევები იქთიოფაუნის შესწავლაზე აქცენტირებული არ ყოფილა, თუმცა აღინიშნულია, რომ ოჩხამურის მიმდებარედ არსებულ მცირე ზომის ზედაპირული წყლის ობიექტებში წითელ ნუსხაში მყოფი სახეობები არ დაფიქსირებულა, თუმცა გავრცელებულია სხვადასხვა დაბალღირებულ სახეობის თევზები, მათ შორის: პრუსიული კობრი, ვიმბა, კაპარჭინა, ტენჩი და სხვა.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია ინფორმაცია ბიოლოგიური გარემოს დეტალური კვლევის მეთოდოლოგიის შესახებ, რომლის მიხედვითაც, საპროექტო დერეფანში საველე (ფლორისტული, ფაუნისტური და იქთიოფაუნის) კვლევები ჩატარდა ორ ეტაპად, 2024 წლის აგვისტოს და დეკემბრის თვეებში. ანგარიშში აღნიშნულია, რომ მიუხედავად იმისა, რომ საპროექტო დერეფანი არ გადადის ქობულეთის დაცული ტერიტორიების და ზურმუხტის ქსელის მიღებული უზნის საზღვრებში, კვლევის პროცესში აქცენტი გაკეთდა უახლოესი უზნისთვის სტანდარტული მონაცემთა ფორმით განსაზღვრულ სენსიტიურ ჰაბიტატებზე და სახეობებზე.

წარმოდგენილი ინფორმაციის თანახმად, საპროექტო დერეფანში გამოიყო EUNIS-ის ჰაბიტატების კლასიფიკაციის მიხედვით დაყოფილი 4 ძირითადი ჰაბიტატი. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, საავტომობილო გზის საპროექტო დერეფანი კვეთს ნახევრად ჭაობიან მურყნარებსა და ბუჩქნარებს, ჭილიან, ლელიან და ბალახნარიან ჭაობებს, აგრეთვე სასოფლო-სამეურნეო მიწებს, დასახლებულ ზონებს, მდინარეებსა და ადამიანის მიერ მეტ-ნაკლებად შეცვლილ ლანდშაფტებს. ანგარიშში მოცემულია დეტალური ინფორმაცია სხვადასხვა ტიპის ჰაბიტატების სანიმუშო ნაკვეთებში მცენარეული საფარის ინვენტარიზაციის შედეგების შესახებ.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, საველე კვლევის პროცესში საპროექტო დერეფნის საწყისი მონაკვეთის მიმდებარე ტერიტორიებზე, წყლისპირა ჰაბიტატებში დაფიქსირებული იქნა ორი სახეობის ძუძუმწოვარი: ტურა (*Canis aureus*) და წყლის მემინდვრია (*Arvicola terrestris*). კვლევისას არ დაფიქსირებულა, თუმცა მაღალია რეგიონში გავრცელებული ისეთი მცირე ზომის ძუძუმწოვრების შეხვედრილობის ალბათობა, როგორცაა: თხუნელას სახეობები (*Talpa caucasica*, *Talpa levantis*), აღმოსავლეთევროპული ზღარბი (*Erinaceus concolor*), ევროპული კურდღელი (*Lepus europaeus*) და სხვა, რომლებიც არ განეკუთვნებიან

მაღალი დაცვის სტატუსის მქონე სახეობებს. ხელფრთიანების კონცენტრაციის მხრივ ასევე საყურადღებოდ იქნა მიჩნეული ქობულეთის შემოვლით გზაზე არსებული ხიდქვეშა სივრცეები, თუმცა კვლევისას დამურების კოლონიები არ დაფიქსირებულა.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, აღწერის შედეგად, საკვლევ დერეფანში 23 სახეობის ფრინველი დაფიქსირდა, რომელთაგანაც ზოგიერთი საქართველოს მობინადრე სახეობებს წარმოდგენს და საქართველოს ტერიტორიაზე მთელი წლის განმავლობაში, ზოგიერთი კი მხოლოდ გამოზამთრების პერიოდში ხვდება. ანგარიშში მოცემულია საკვლევ ტერიტორიაზე გავრცელებული ფრინველთა ნუსხა (საკვლე აღწერის შედეგების მიხედვით), მათ შორის: დიდი წიფწივა (*Parus major*); მოლურჯო წიფწივა (*Cyanistes caeruleus*); თოხიტარა (*Aegithalos caudatus*); ჩხიკვი (*Garrulus glandarius*); ყორანი (*Corvus corax*) და ა.შ. გარდა ამისა, საკვლევ ტერიტორია, ისევე როგორც ყველა ჭარბტენიანი ეკოსისტემა გამოირჩევა ქვეწარმავლების და ამფიბიების მრავალფეროვნებით, თუმცა ანგარიშის მიხედვით, საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი სახეობებიდან კავკასიური გველგესლა (*Vipera kaznakovi*), აჭარული ხვლიკი (*Darevskia mixta*) და თურქული ხვლიკი (*Darevskia Clarkorum*), კავკასიური სალამანდრა (*Mertensiella caucasica*), კავკასიური გომბეშო (*Bufo verrucosissimus*), აღმოსავლური სავარცხლიანი ტრიტონი (*Triturus karelinii*) კვლევის რომელიმე ეტაპზე არ გამოვლენილა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, იქთიოლოგიური კვლევა ჩატარდა რვა (8) საკვლევ წერტილზე (მდინარეები: ნატანები, ჩოლოქი, ოჩხამური, აჩკვა, კინტრიში, კინკიშა, დეხვა, ჩაქვისწყალი), რომლებიც უშუალოდ კვეთს საკვლევ საავტომობილო გზას. აღნიშნული საკვლევ წერტილები შერჩეული იყო მათი ჰიდროლოგიური, ჰიდროქიმიური და ეკოლოგიური თავისებურებების გათვალისწინებით, რაც უზრუნველყოფდა თევზის სახეობების მრავალფეროვნებისა და პოპულაციების დინამიკის მაქსიმალურად სრულყოფილ შესწავლას. კვლევის ფარგლებში დაფიქსირდა ოთხი სახეობის თევზის 30-მდე ინდივიდი, რომელთაგან შედარებით მაღალი შეხვედრილობის ალბათობით გამოირჩევა: სამხრეთული ფრიტა (*Alburnoides fasciatus*) და ბათუმის შამაია (*Alburnus derjugini*).

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია როგორც მოდერნიზაციის, ასევე ექსპლუატაციის ეტაპებზე ბიომრავალფეროვნებაზე მოსალოდნელი ზემოქმედებების შემცირების შემარბილებელი ღონისძიებები და რეკომენდაციები, მათ შორის: ე.წ. „ფრინველებთან მეგობრული“ განათების სისტემები („Bird friendly“ light system); მშენებლობის პროცესში ბანაკებზე გამოყენებულ პროექტორებზე რეკომენდირებულია გამოყენებული იყოს ამრეკლი ტიხრები და ჟალუზები, რომელთა მეშვეობითაც სინათლე მხოლოდ საჭირო ტერიტორიისკენ გავრცელდება და სხვა. გარდა ამისა, სამუშაოს დაწყებამდე ტერიტორიის დამატებითი დათვალიერება დამურების სამყოფელების, ფრინველების ბუდეების, ფულუროების და/ან სოროების დასაფიქსირებლად; მწვანე ბარიერების მოვლა-პატრონობა და საჭიროების შემთხვევაში - განახლება და სხვა.

გზმ-ის ანგარიშის და ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტების მიხედვით გათვალისწინებულია 2 ერთეული სამშენებლო ბანაკის ფუნქციონირება. N1 სამშენებლო ბანაკზე (ს/კ 20.51.01.335) იდენტიფიცირებულია სტაციონარული გაფრქვევის 20 წყარო, ხოლო N4 სამშენებლო ბანაკის (ს/კ 20.44.01.220) სტაციონარული წყაროები N1 სამშენებლო ბანაკი წყაროების იდენტურია. გაბნევის ანგარიში შესრულებულია ობიექტის სრული სამუშაო დატვირთვის პირობების მიხედვით, საქართველოს მთავრობის 31/12/2013 წ. №408 დადგენილების შესაბამისად, სადაც მავნე ნივთიერებათა გადაჭარბებას ზღვრულ მნიშვნელობებთან მიმართებით ადგილი არ აქვს.

დეტალური შეფასების შედეგად ზდგ-ს ანგარიშებში გამოვლინდა ტექნიკური შინაარსის ხარვეზები, კერძოდ, მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევის წყაროების საანგარიშო ნაწილი საჭიროებს მეთოდური მითითების შესაბამისად მიღებული შედეგების ასახვას და შესაბამისად, გამოყენებული შეფასების ნაწილში იდენტური წყაროს მონაცემთან შესაბამისობაში მოყვანას. ამასთან, სამშენებლო ბანაკების განთავსების არეალი და ტერიტორიები სხვადასხვა ადგილას მდებარეობს, ხოლო შეფასებით ნაწილში ასახული ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედების შეფასება განხორციელებულია ერთიდაიმავე ტერიტორიის მიხედვით.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ქობულეთის შემოვლითი გზის მოდერნიზაციის ეტაპზე ხმაურის და ვიბრაციის გავრცელებით გამოწვეული ზემოქმედების ქვეშ ექცევა საპროექტო დერეფნის ის მონაკვეთები,

რომელიც გადის საცხოვრებელ ზონასთან ახლოს, ან რომლის მიმდებარედ წარმოდგენილია მეტნაკლებად ბუნებრივი ჰაბიტატები. სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე ხმაურის გავრცელების წყაროებია: საპროექტო დერეფანში არსებული შენობა-ნაგებობების სადემონტაჟო სამუშაოები; მიწის სამუშაოები და გვირაბების გაყვანა; საგზაო ინფრასტრუქტურის ახალი კონსტრუქციების სამშენებლო სამუშაოები; სატრანსპორტო ოპერაციები, მათ შორის, ინერტული მასალების შემოტანა-დასაწყობება და ნარჩენების (მ.შ. ჭარბი გრუნტი) გატანა; სამშენებლო ბანაკებზე საგზაო სამშენებლო მასალების მწარმოებელი სტაციონარული ობიექტების (სამსხვრევ-დამხარისხებელი, ბეტონის მწარმოებელი საამქროები) ფუნქციონირება, ხოლო ექსპლუატაციის ფაზაზე ხმაურის ძირითადი წყაროა ავტოტრანსპორტის გადაადგილება.

ქობულეთის შემოვლითი გზის მოდერნიზაციის და ექსპლუატაციის პროცესში მოსალოდნელი ხმაურის გავრცელების მოდელირებისთვის გამოყენებული იქნა კომპიუტერული პროგრამა „CadnaA“. კვლევისას გამოვლინდა 9 მონაკვეთი (N1 - შეკვეთილი - 45 შენობა; N2 მონაკვეთი - ქობულეთი - 8 შენობა; N3 მონაკვეთი - ოჩხამური - 22 შენობა; N4 მონაკვეთი - ნაკაიძეები - 62 შენობა; N5 მონაკვეთი - ქვედა კვირიკე - 48 შენობა; N6 მონაკვეთი - ბობოყვათი - 114 შენობა; N7 მონაკვეთი - შუაღელე / ციხისძირი / აჭყვა / საჩინო - 241 შენობა; N8 მონაკვეთი - ჩაქვი - 217 შენობა; N9 მონაკვეთი - ჩაქვი 2 - 12 შენობა), სადაც ჩატარდა ხმაურის მოდელირება როგორც გზის მოდერნიზაციის (მშენებლობის), ასევე ექსპლუატაციის ფაზებზე. მოდელირების შედეგების მიხედვით, შენებლობის ეტაპზე ხმაურის დონის გადაჭარბება ფიქსირდება 151 შენობაზე, რაც შეადგენს საერთო რაოდენობის 20%-ს. ხმაურის დონის ყველაზე მაღალი გადაჭარბება დაფიქსირდა N8 მონაკვეთზე (ჯამში 56 შენობაზე). როგორც აღინიშნა, ხმაურის მნიშვნელოვანი წყაროები მოეწეობა N1 და N4 ბანაკებზე. შესაბამისად, ხმაურის გაანგარიშება შესრულდა აღნიშნულ ბანაკებზე. ანგარიშის მიხედვით, N1 სამშენებლო ბანაკის საზღვრიდან უახლოეს მოსახლემდე დაშორების მანძილი შეადგენს 120 მ-ს, N4 სამშენებლო ბანაკის საზღვრიდან - 40 მეტრს, ხოლო ორივე ბანაკის ცენტრიდან დაშორება უახლოეს მოსახლემდე დაახლოებით 200 მეტრი და მეტია. გარდა ამისა, ხმაურის გავრცელება შეფასებული იქნა ხმაურწარმოქმნის ადგილიდან 500 და 1000 მ-იან რადიუსში. ხმაურის გავრცელების გაანგარიშებისას გათვალისწინებული იქნა მცენარეული საფარი და რელიეფური პირობები. ანგარიშის მიხედვით, მცენარეული საფარის და რელიეფის გავლენით ხმაურის დონეები საშუალოდ შემცირდება 200 მ-იან რადიუსში 5-7 დბ-ით, ხოლო 500 და 1000 მ-იან რადიუსებში - 8-10 დბ-ით, რაც 200 მეტრის რადიუსში შეადგენს 52-54 დბა-ს, 500 მეტრიან რადიუსში - 40-42 დბა-ს, ხოლო 1000 მეტრან რადიუსში - 31-33 დბა-ს. შესაბამისად, იმ ობიექტებისთვის, რომლებიც 200 მეტრის, ან უფრო ნაკლებ მანძილში იქნებიან განლაგებული, შესაძლებელია საჭირო გახდეს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება (მაგ. ხმაურის წყაროების მახასიათებლების შემცირება, სხვა ობიექტებზე გადანაწილება, ან დროებითი ხმაურდამცავი ეკრანების გამოყენება). გარდა ამისა, №1 გვირაბის მშენებლობა მოხდება ბურღვა-აფეთქებითი მეთოდით, რომლის პროცესში აფეთქებითი სამუშაოებისას გამოყენებული იქნება მცირე, თანმიმდევრული აფეთქებითი მუხტები, რაც ამცირებს მაღალი დონის იმპულსური ხმაურის გავრცელებას. ასევე პერიოდული იმპულსური ხმაურის გამომწვევი იქნება ე.წ. ბურჯების ხიმინჯების გაბურღვის პროცესი, რაც სახიდე გადასასვლელების მშენებლობისას სამირკვლების მოწყობას უკავშირდება. შესაბამისად, აღნიშნული სამუშაოებისთვის გათვალისწინებულია სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებები. გარდა ამისა, ხიმინჯების მოწყობის, გვირაბში ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოების და გზის სხვა მგრძნობიარე მონაკვეთებში დამტკეპნავით ან სხვა მაღალი ვიბრაციის წყაროების მუშაობის (იქ სადაც სახლები განლაგებულია 30 მ-ზე ახლოს) დროს იწარმოებს ვიბრაციის და ყალაურების მდგომარეობის მონიტორინგი.

მაგისტრალის ექსპლუატაციის პროცესში ხმაურის გავრცელება უკავშირდება: ავტომანქანების ძრავების ფუნქციონირებას; საბურავისა და გზის ზედაპირის ხახუნს; ხმოვან სიგნალებს, სახიდე ნაკერებზე გადასვლას. მოსალოდნელი ხმაურის დონის დეტალური ანალიზის მიზნით მოდელირება ჩატარდა საპროექტო ტერიტორიის უახლოეს დასახლებულ პუნქტებთან 2025, 2030, 2040 და 2045 წლების სცენარისთვის. მოდელირების შედეგების მიხედვით, ყველა მონაკვეთზე 2025 წელს ხმაურის დონის გადაჭარბება ფიქსირდება 104 შენობაზე, 2030 წელს - 118 შენობაზე, 2040 წელს - 180 შენობაზე, ხოლო 2045 წელს - 221 შენობაზე. ანგარიშის მიხედვით, შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ხმაურის დამხშობი ბარიერების დამონტაჟების, ხიდების ნაკერების სათანადო დაპროექტებისა და გზის საფარის ტიპად ფოროვანი ასფალტის გამოყენების შემთხვევაში ხმაურის ზემოქმედება მნიშვნელოვნად

შემცირდება ყველა მონაკვეთზე. ხმაურდამცავი ბარიერების დამონტაჟება გათვალისწინებულია ხუთ (N4, N5, N6, N7, N8) მონაკვეთზე, რომელთა შესახებ ინფორმაცია მოცემულია გზშ-ის ანგარიშში.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია მოსალოდნელი ნარჩენების სახეების, მიახლოებითი რაოდენობების და მათი მართვის ღონისძიებების შესახებ. პროექტის მოდერნიზაციის და ექსპლუატაციის ეტაპებზე მოსალოდნელია არასახიფათო და სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. არასახიფათო ნარჩენების გატანა მოხდება მყარი საყოფაცხოვრებო ნარჩენების ნაგავსაყრელზე, ხოლო სახიფათო ნარჩენები შემდგომი მართვის მიზნით გადაეცემა შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე კომპანიას. გზშ-ის ანგარიშს თან ახლავს ნარჩენების მართვის გეგმა.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო ავტომაგისტრალის დერეფანი კვეთს კერძო საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთებს, შენობა-ნაგებობებს, მცირე რაოდენობის ბიზნეს-ობიექტებს და სხვა. ანგარიშის თანახმად, პროექტისთვის შემუშავდება განსახლების სამოქმედო გეგმა, რომლის ფარგლებშიც დაზუსტდება განსახლების მონაცემები და საკომპენსაციო ღონისძიებები.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო გზა კვეთს სხვადასხვა კომუნალურ ხაზებს (ელექტროგადამცემი ხაზები, გაზის და წყლის მილები, ინტერნეტის ხაზები და ა.შ.), რომელთა გადატანის სამუშაოების პირობები შეთანხმებული იქნება კომუნიკაციების მფლობელებთან. ანგარიშს დანართის სახით თან ახლავს საპროექტო დერეფნის გადამკვეთი ძირითადი კომუნიკაციების მფლობელ/ოპერატორ კომპანიებთან წინასწარი შეთანხმების დოკუმენტების ასლები.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, შესაძლებელია, რომ ქობულეთის შემოვლითი გზის მოდერნიზაციის პროცესი და ბათუმი-სარფის საავტომობილო მაგისტრალის მშენებლობის პროცესი პრაქტიკულად პარალელურ რეჟიმში განხორციელდეს, რაც კუმულაციურ ზემოქმედებასთან იქნება დაკავშირებული, თუმცა აღნიშნული მონაკვეთების მანძილების დაშორების გათვალისწინებით, მშენებლობის (მოდერნიზაციის) ეტაპზე მოსალოდნელი კუმულაციური ზემოქმედებები, მათ შორის, ხმაურისა და ემისიების გავრცელება, გარემოს დაბინძურება ნარჩენებით, მდინარეთა ხარისხობრივი მდგომარეობის ცვლილება და შესაბამისად, გავლენა შავი ზღვის წყლის ხარისხზე, ბიოლოგიური გარემოზე პირდაპირი ზემოქმედება და სხვა ნაკლებად მოსალოდნელია. გარდა ამისა, აღნიშნულია, რომ ორივე პროექტი განხორციელდება გარემოსდაცვითი სტანდარტების მაქსიმალური დაცვით.

გზშ-ის ანგარიშის განხილვის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, ინფორმაციის კანონმდებლობით დადგენილი წესით გავრცელების მიზნით სააგენტომ უზრუნველყო გზშ-ს ანგარიშის საჯარო განხილვების შესახებ ინფორმაციის განთავსება გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე, გაზეთში, სააგენტოს ოფიციალურ და ფეისბუქგვერდებზე. ინფორმაცია ასევე გაიგზავნა ქობულეთის მუნიციპალიტეტის მერიამ და გამოქვეყნდა ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილებში.

გზშ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვები გაიმართა 2026 წლის 21, 22 და 23 იანვარს, ქობულეთის მუნიციპალიტეტის დაბა ოჩხამურში, სოფ. ბობოყვათში, სოფ. ჩაქვში, სოფ. ციხისძირში, სოფ. ხუცუბანში და სოფ. საჩინოში. საჯარო განხილვებს ესწრებოდნენ სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს, შპს „ჯეონეიჩარ კორპორაციას“, ქობულეთის მუნიციპალიტეტის, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლები და დაინტერესებული საზოგადოება. საჯარო განხილვებზე გამოთქმული შენიშვნები/მოსაზრებები ძირითადად ეხებოდა სოციალურ-ეკონომიკურ საკითხებს, რაზეც საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლებმა გააკეთეს შესაბამისი განმარტებები. დაინტერესებული საზოგადოების კითხვები ასევე ეხებოდა მაგისტრალის სოფლებთან დამაკავშირებელი გზების მოწყობას, ავტობანის მიმდებარე ტერიტორიის ნარჩენებით დაბინძურების საკითხს, მშენებლობის პროცესში ხმაურითა და ვიბრაციით გამოწვეულ ზემოქმედებას, სადრენაჟე სისტემის გაუმართაობას და წვიმის დროს შექმნილ პრობლემებს. საჯარო განხილვებზე გამოთქმული შენიშვნები/მოსაზრებები და შესაბამისი პასუხები/განმარტებები აისახა საჯარო განხილვის ოქმებში.

გზშ-ის ანგარიშის განხილვის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სააგენტოში ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამაგისტრო პროგრამის - „ბუნების დაცვა და მეტყვეობის“ სტუდენტის მიერ წარმოდგენილი იქნა წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები, რომელიც ეხებოდა: ალტერნატიული ვარიანტების დასაბუთების, ხმაურის გავრცელების, ზედაპირულ და მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედების და სხვა საკითხებს. ზემოაღნიშნული წერილი ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სააგენტოს

მოთხოვნის საფუძველზე, განხილული იქნა საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ დამატებით დოკუმენტაციაში (წერილი N3831). წარმოდგენილ შენიშვნებთან/მოსაზრებებთან დაკავშირებით შესაბამისი განმარტებები თან ახლავს გადაწყვეტილებას, ცხრილის სახით.

დამატებით წარმოდგენილ დოკუმენტაციასთან დაკავშირებით სააგენტოში წერილობითი შენიშვნები/მოსაზრებები აღარ წარმოდგენილა.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი მონიტორინგის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების და ნარჩენების მართვის გეგმები, გარემოზე მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, დასკვნები და რეკომენდაციები, საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევები, საპროექტო ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა, კლიმატი, გეომორფოლოგიური, გეოლოგიური და ჰიდროგეოლოგიური პირობები, ბიოლოგიური გარემო, ნიადაგები, ასევე ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის (ზდგ) და ზედაპირული წყლის ობიექტებში ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებულ დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზდჩ) ნორმების პროექტები.

გზშ-ის ანგარიშში განიხილეს გარემოსდაცვითი შეფასების სფეროს სხვადასხვა მიმართულების შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა, რომელთა დასკვნებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-12 მუხლის და ამავე კოდექსის I დანართის მე-12 და მე-13 პუნქტების საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება ქობულეთის და ოზურგეთის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ქობულეთის შემოვლითი გზის ოთხზოლიან მაგისტრალად მოდერნიზაციაზე“;

2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით.

3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია:

ა) საქმიანობა განახორციელოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ანგარიშზე თანდართული (დანართები) და დამატებითი დოკუმენტაციის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილების და თავიდან აცილების ქმედებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად. ასევე ქვეყანაში მოქმედი სტანდარტების, სამშენებლო ნორმებისა და წესების სრული დაცვით;

ბ) მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს კორექტირებული ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტების სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა, ხოლო შეთანხმების შემდეგ უზრუნველყოს ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევების ნორმების პროექტით სააგენტოსთან შეთანხმებული გამოყოფის და გაფრქვევის წყაროების, ასევე აირმტვერდამჭერი მოწყობილობების პარამეტრების დაცვა და შესაბამისად, ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების შესრულება;

გ) უზრუნველყოს ზედაპირული წყლის ობიექტში ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებულ დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზდჩ) ნორმების დაცვა;

დ) ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევის სტაციონარული წყაროების არსებობის, ასევე ზედაპირული წყლის ობიექტიდან წყალაღების და/ან წყალჩაშვების შემთხვევაში, აღნიშნული ობიექტების მოწყობამდე უზრუნველყოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა;

ე) მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს/სანაყაროების და სამშენებლო ბანაკის/ბანაკების დეტალური პროექტების (shp-ფაილებთან და ტერიტორიის საკუთრების ან სარგებლობის დამადასტურებელ დოკუმენტაციასთან ერთად) სააგენტოსთან შეთანხმება.

სანაყაროს/სანაყაროების და სამშენებლო ბანაკის/ბანაკების მოწყობა უზრუნველყოს შეთანხმებული პროექტების შესაბამისად;

ვ) საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;

ზ) მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს საავტომობილო გზის განთავსების ზონაში და მის მიმდებარედ საშიშ გეოლოგიურ პროცესებზე მონიტორინგის წარმოება. ასევე, საჭიროების შემთხვევაში, საშიშ გეოლოგიური პროცესებით დაძაბულ უბნებზე უზრუნველყოს დამატებითი პრევენციული ღონისძიებების გატარება;

თ) მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის სააგენტოსთან შესათანხმებლად წარმოდგენა, საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების მიხედვით, ხოლო ნარჩენების მართვა განხორციელოს საქართველოს კანონის „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით განსაზღვრული ვალდებულებებისა და მოთხოვნების და სააგენტოსთან შეთანხმებული ნარჩენების მართვის გეგმის შესაბამისად;

ი) მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს განახლებული ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის გეგმის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც მათ შორის ასახული იქნება ექსპლუატაციის ეტაპის მონიტორინგის საკითხები, ასევე მონიტორინგის სიხშირე/ხანგრძლივობის საკითხი როგორც მშენებლობის დაწყებამდე, ასევე მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპებისთვის;

კ) მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს პროექტის გავლენის ზონაში მოქცეული კერძო საკუთრებაში არსებული მიწის ნაკვეთების მესაკუთრებთან შეთანხმება. ამასთან, საპროექტო ზონაში მოქცეული კომუნიკაციების გადატანა უზრუნველყოს კომუნიკაციების მესაკუთრებთან შეთანხმებით;

ლ) მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს საქმიანობის შპს „საქართველოს მელიორაციასთან“ და სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნულ სააგენტოსთან შეთანხმება;

მ) უზრუნველყოს „ცხოველთა გადამდები დაავადებების საწინააღმდეგო პროფილაქტიკურ-საკარანტინო ღონისძიებათა განხორციელების წესების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2015 წლის 14 ივლისის №348 დადგენილებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულება.

4. მშენებლობის დაწყებისა და ასევე ობიექტის ექსპლუატაციაში შესვლის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს სააგენტოს;
5. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განხორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
6. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს**;
7. ბრძანება ძალაში შევიდეს **საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის** მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
8. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე, ასევე ქობულეთის და ოზურგეთის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფაზე;
9. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (ქ. თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, N64) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ელენე ლუბიანური

სააგენტოს უფროსი

სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო

<https://edocument.ge/mea/public/#/263-21-4-202604270923>

