

**საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს**

**სკოპინგის დასკვნა N17**

**06.03.2020**

**საერთო მონაცემები:**

**საქმიანობის დასახელება:** აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობა და ექსპლუატაცია;

**საქმიანობის განმახორციელებელის დასახელება და მისამართი:** საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქ. თბილისი, ალ. ყაზბეგის №12;

**საქმიანობის განხორციელების ადგილი:** ადიგენის მუნიციპალიტეტი;

**განაცხადის შემოსვლის თარიღი:** 21.08.2019;

**მონაცემები სკოპინგის ანგარიშის შემდგენელის შესახებ:** შპს „გამა კონსალტინგი“

**ძირითადი საპროექტო მონაცემები**

სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია ადიგენის მუნიციპალიტეტში, აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის სკოპინგის ანგარიში.

პროექტის განხორციელება იგეგმება სამცხე-ჯავახეთის რეგიონში, კერძოდ კი ადიგენის მუნიციპალიტეტში. აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის გაყვანა მოხდება შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-14) ქუთაისი (საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის კმ 82-კმ 95 მონაკვეთის ფარგლებში. გზა აკავშირებს ქვეყნის სამხრეთ რეგიონს დასავლეთ საქართველოს ძირითად ნაწილთან და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეკონომიკურ და ტურისტულ მაგისტრალს წლის ყველა დროისათვის. ამასთან, ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის დამაკავშირებელი საავტომობილო გზა სამხედრო თვალსაზრისით წარმოადგენს ერთ-ერთ ალტერნატიულ საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურას, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში განიხილება პირადი შემადგენლობის გადაყვანისა და სამხედრო ტვირთების გადაზიდვისათვის. შესაბამისად გზის არსებობას, წლის თორმეტი თვის განმავლობაში, ქვეყნის თავდაცვის ინტერესებიდან გამომდინარე აქვს სტრატეგიული მნიშვნელობა.

სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, 2013 წელს მიღებულ იქნა სამცხე-ჯავახეთის რეგიონული განვითარების (2014-2021 წლების) სტრატეგია. სტრატეგიის შემუშავების ფარგლებში ჩატარებულმა კვლევებმა რეგიონში ტურიზმის პრიორიტეტულობა დაადასტურა. 2014 წელს შემუშავდა სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ტურისტული განვითარების (2015- 2020 წლების) სტრატეგია, სადაც მნიშვნელოვანი ადგილი აბასთუმნის კურორტის განვითარებას უკავია. 2019 წელს შემუშავდა დაბა აბასთუმნის მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა, რომელშიც კურორტის პოტენციალი და მისი განვითარების ხედვაა ჩამოყალიბებული. გეგმაში კურორტის განვითარების სტრატეგიული მიზნების მისაღწევად განსაზღვრულია დროში გაწერილი ამოცანები და

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

სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, აბასთუმნის შემოვლითი გზის მშენებლობით უზრუნველყოფილი იქნება კურორტზე გამავალი გამჭოლი სატრანსპორტო მოძრაობის არიდება, რაც შეამცირებს ლოკალურ დონეზე ჰაერის ხარისხზე სატრანსპორტო მოძრაობით გამოწვეულ ზემოქმედებას. აღნიშნული სხვა დაგეგმილ პროექტებთან ერთად, ხელს შეუწყობს აბასთუმნის, როგორც კურორტის როლის გაზრდას და მის განვითარებას. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე და ასევე იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ სამცხე-ჯავახეთის რეგიონს გააჩნია სტრატეგიული გეოპოლიტიკური მდებარეობა, რაც ხელსაყრელ პირობებს ქმნის მეზობელ ქვეყნებთან სავაჭრო-ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობების განვითარებისთვის, ასევე გამოირჩევა სხვადასხვა ტიპისა და დანიშნულების კურორტების სიმრავლით, სახელმწიფომ გადაწყვიტა ქმედითი ნაბიჯების გადადგმა და 2013 წელს დასრულდა და მიღებულ იქნა 2014-2021 წლებისთვის სამცხე-ჯავახეთის რეგიონული განვითარების სტრატეგია. სტრატეგიის მომზადებისას ჩატარებულმა ტერიტორიულმა ეკონომიკურმა ანალიზმა რეგიონის ეკონომიკური განვითარების ტურიზმის პრიორიტეტულობა დაადასტურა. სტრატეგიული დოკუმენტები შეითანხმა საქართველოს ტურიზმის ეროვნულმა ადმინისტრაციამ. აღნიშნულ სტრატეგიებში ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ადგილი აბასთუმნის კურორტის განვითარებას მიენიჭა. კვლევების მიხედვით აბასთუმანს აქვს პოტენციალი გახდეს ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი მიზიდულობის ცენტრი, როგორც ადგილობრივი, ასევე საერთაშორისო ტურისტებისთვის საქართველოში. მსოფლიოში წარმატებული კურორტების გამოცდილების და აგრეთვე სხვა მრავალი ფაქტორის გათვალისწინებით, 2018 წელს, შემუშავდა აბასთუმნის განვითარების გენერალური გეგმა, რის საფუძველზეც განისაზღვრა შემოვლითი გზის საჭიროება, რომელიც სხვა ქმედებებთან ერთად ითვალისწინებს საკურორტო სივრცის შემოვლითი საავტომობილო გზის მშენებლობას ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის მარშრუტზე და კურორტის დაცვას სატრანზიტო მოძრაობისაგან.

სკოპინგის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია განხილული ალტერნატივების შესახებ:

- ბაღდათი-ხაშური-აბასთუმნის მარშრუტი;
- ნულოვანი ალტერნატივა;
- ალტერნატივები ექვსი ახალი მიმართულებით.

ანგარიშში წარმოდგენილია ალტერნატივების შეფასება, კერძოდ სამხრეთ-ჩრდილოეთის მიმართულების დამაკავშირებელი ბაღდათი-ხაშური-აბასთუმნის მარშრუტის სიგრძიდან (82კმ-ით) გამომდინარე - მეტია გადაადგილების დრო, გამონაბოლქვი, ხმაური და ავარიების რისკი. ამასთან, მარშრუტის მიახლოებით 24.23კმ დაცული ტერიტორიების

(ბორჯომი ხარაგაულის პარკის და ნემვის ალკვეთილის) საზღვრის გასწვრივ გადის. ნულოვანი ალტერნატივა არ განიხილებოდა, კურორტ აბასთუმნის განვითარების გეგმით გათვალისწინებული გამჭოლი მოძრაობის შეწყვეტის შესახებ მიღებული გადაწყვეტილების გამო. რაც შეეხება ალტერნატიული მიმართულების ვარიანტებს აბასთუმნის შემოვლითი გზისთვის განხილულია სხვადასხვა მიმართულების 6 ალტერნატივა.

ალტერნატივა 1. იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 94+575 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203მ სიმაღლეზე, მიყვება მდ. კურცხანას ხეობას მიახლოებით 14.9 კმ-ზე. ალტერნატივა კვეთს მდ. ოცხეს და 49 ხევს. არსებულ გზას უერთდება ზღვის დონიდან 2259 მ სიმაღლეზე. გზის ჯამური სიგრძე 26.4კმ-ია. აქედან 8.8 კმ დაცული ტერიტორიის საზღვრებზე გადის. თუმცა გზის დანარჩენი ნაწილიც სახელმწიფო ტყის ფონდს კვეთს. გზის დიდ ნაწილი (2000-2300მ ზევით) არ იძლევა ზამთრის პერიოდში მისი ექსპლუატაციის საშუალებას. აღნიშნულის გამო ალტერნატივა 1 დაწუნებულ იქნა.

ალტერნატივა 2. გულისხმობს 6 კმ სიგრძის გვირაბის გაყვანას მდ. ოცხეს და კურცხანას შესართავიდან ჩრდილოეთი მიმართულებით არსებული გზის სერპანტინამდე. აბასთუმნის ტერიტორიაზე არსებულ ჭაბურღილებთან/წყაროსთან სიახლოვიდან გამომდინარე (424-530მ), გვირაბის ბურღვა-აფეთქებითი მეთოდით გაყვანის პროცესში მიწისქვეშა წყალზე ზემოქმედება ალტერნატივა 2 -ის დაწუნების საფუძველი გახდა. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით საავტომობილო გზების მიერ ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში დაზუსტების მიზნით წარმოდგენილ წერილში მითითებულია, რომ მითითებული ალტერნატივა გადის სანიტარული დაცვის პირველი ზონის სიახლოვეს, მეორე ზონის საზღვრებში. საქართველოს მთავრობის №161 'სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების ლიცენზიას დაქვემდებარებული მიწისქვეშა წყლის ობიექტების სანიტარული დაცვის ზონების განსაზღვრისა და დამტკიცების წესის თაობაზე' დადგენილების (2019 წლის 26 მარტი, დოკუმენტის სარეგისტრაციო კოდი 400000000.10.003.021176) მუხლი 7-ის შესაბამისად, მეორე – შეზღუდული რეჟიმის ზონა მოიცავს ტერიტორიას, რომელიც უშუალოდ ესაზღვრება პირველ (მკაცრი რეჟიმის) ზონას და სადაც ხდება ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების ჩადინება მიწისქვეშა წყლის ობიექტებისკენ/საბადოსკენ, აგრეთვე იმ ტერიტორიას, სადაც გაშენებულია საბადოს ათვისებისათვის განკუთვნილი ინფრასტრუქტურის შენობა-ნაგებობები ან დაგეგმილია მათი გაშენება. აღნიშნული დადგენილების მიხედვით მიწისქვეშა წყლის ობიექტის/საბადოსთვის სანიტარული დაცვის მეორე – შეზღუდული რეჟიმის ზონაში, სხვა აკრძალვებთან ერთად დაუშვებელია ტერიტორიის ისეთი გამოყენება, რომელსაც შეუძლია გამოიწვიოს მიწისქვეშა წყლის ხარისხობრივი ან რაოდენობრივი გაუარესება; სარკინიგზო და მაგისტრალური საავტომობილო გზების გაყვანა (გარდა სასოფლო გრუნტის გზებისა), მაგისტრალური ნავთობსადენის გაყვანა. ადგილმდებარეობის და, აქედან გამომდინარე, წყლის რესურსზე შესაძლო ზემოქმედების მაღალი რისკის გამო, გვირაბის გაყვანის მეთოდის მიუხედავად, ალტერნატივა მიზანშეუწონლად იქნა მიჩნეული.

ალტერნატივა 3. იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 95 კმ-დან და უერთდება ამავე არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე. გზა კვეთს ყანობის ქედს - აბასთუმნის ობსერვატორიის ტერიტორიას 80-90 მ

სიღრმეზე, 400 მეტრიანი გვირაბით. აღნიშნულ ალტერნატივასთან დაკავშირებით საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ დამაზუსტებელ წერილში მითითებულია, რომ გზის ჯამური სიგრძე 20 კმ-ია, აქედან 14.4 კმ ზურმუხტის ქსელ საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს. შესაბამისად, აღნიშნული გარემოებების გამო, ასევე ობსერვატორიასთან სიახლოვის გათვალისწინებით, ჩატარებული კონსულტაციების შემდეგ ალტერნატივა 3 დაწუნებულ იქნა და აღარ განიხილება.

ალტერნატივა 4. იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 95 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203 მ სიმაღლეზე. ტრასა მიუყვება მდ.კურცხანას ხეობის მარცხენა ფერდობს (გრძივი ქანობი 2.5-3.2%), კვეთს ქედს და პკ131+50-ზე აღწევს ყველაზე მაღალ ნიშნულს 1831 მ-ს. შემდეგ ტრასა ეშვება დაბლა, კვლავ იწყებს ზევით სვლას და უერთდება არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744 მ სიმაღლეზე. ალტერნატივა კვეთს მდინარე მდ. ალიბერთს და 88 სხვადასხვა ზომის ხევს. ტრასა გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში სადაც, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხეხვები. ტრასის მთელ სიგრძეზე იდენტიფიცირებული იქნა 146 მოხვევის კუთხე. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ დამაზუსტებელ წერილში მითითებულია, რომ გზის ჯამური სიგრძე 22.7 კმ-ია, აქედან 13.7 კმ ზურმუხტის ქსელის საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს. შემოაღნიშნულიდან გამომდინარე ალტერნატივა 4 დაწუნებული იქნა.

ალტერნატივა 5. ისევე როგორც მეოთხე ალტერნატივა იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 95 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203 მ სიმაღლეზე, მიყვება მდ. კურცხანას ხეობის მარცხენა ფერდობს, კვეთს ყანობის ქედს პკ 88+00-ზე ზღვის დონიდან 1670 მ სიმაღლეზე. შემდეგ ტრასა ეშვება დაბლა, კვლავ იწყებს აღმა სვლას, გადადის მთაზე, კვლავ ეშვება დაბლა და კვლავ ზევით სვლით უერთდება შემოაღნიშნულ საავტომობილო გზას. გზა შესაბამისად გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში სადაც, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხეხვები. ტრასა პკ0+00-დან- პკ88+00-მდე და პკ191+00-დან პკ227+06-მდე ემთხვევა მეოთხე ალტერნატიული ვარიანტის მიმართულებას. ამ ალტერნატივის შემთხვევაში მთელ სიგრძეზე იდენტიფიცირებულია 158 მოხვევის კუთხე, ამასთან გზის ჯამური სიგრძე 22.98 კმ-ია, აქედან 13.9 კმ ზურმუხტის ქსელ საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს. შესაბამისად ალტერნატივა 5 -იც დაწუნებულ იქნა.

ალტერნატივა 6. იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 94+575 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203 მ სიმაღლეზე. პკ0+00-დან-პკ31+50-მდე მარშრუტი გადის მდ. კურცხანას ხეობაში და მიუყვება მდინარის მარცხენა ნაპირს (გრძივი ქანობი 2.5-3.2% -მდე), პკ 31+50 დან გზა შორდება მდინარე კურცხანას ხეობას, კვეთს ყანობის ქედს (ყანობის ქედზე მდებარეობს აბასთუმნის ასტროფიზიკური ობსერვატორია გზის მარჯვენა მხარეს), გვირაბის სამხრეთ პორტალი განლაგებულია პკ65+50 ზღვის დონიდან 1564მ-ზე, ხოლო ჩრდილოეთ პორტალი პკ69+20-ზე, ნიშნულია 1568მ-ი. გვირაბის სიგრძეა 370 მ, გვირაბის ჩრდილოეთ პორტალიდან ტრასა განაგრძობს დაღმა სვლას პკ95+20-მდე, შემდეგ ტრასა კვლავ იწყებს აღმა სვლას პკ93+20-მდე. პკ93+20-დან ეშვება დაბლა პკ100+10-მდე, შემდეგ კვლავ ტრასა აღმა სვლით მიდის პკ124+000-მდე და აღწევს 1632მ ნიშნულს, შემდეგ დაღმა სვლით ხდება ტრასის განვითარება, ჩადის ხეობაში 1512 მ-მდე, ხოლო პკ164+20-დან ტრასის განვითარება ხდება ზევით სვლით და უერთდება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი - ბენარას არსებულ

საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744 მ სიმაღლეზე 3კ199+09.5-ზე. გზა გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში, სადაც არის ძლიერ დანაწევრებული ციცაბო ფერდობები, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხევები.

ტრასის მთელ სიგრძეზე იდენტიფიცირებულია 141 ჰორიზონტალური მოხვევის კუთხე. მაქსიმალური გრძივი ქანობი მიღებულია 8%. გზის ჯამური სიგრძე 16 კმ-ია, აქედან 8.9 კმ ზურმუხტის ქსელ საიტს და დაცულ ტერიტორიებს გადაკვეთს ალტერნატივა 6, წარმოადგენს ალტერნატივა 3-ის მოდიფიცირებულ ვარიანტს.

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

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში წარმოდგენილი ინფორმაციის მიხედვით, მე-4 და მე-5 ალტერნატივები აკმაყოფილებენ მინიმალურ საპროექტო მოთხოვნებს, თუმცა მე-6 ალტერნატივასთან მიმართებაში ტექნიკური პარამეტრების კუთხით წარმოადგენდნენ უფრო რთულ ტრასას, როგორც სიგრძით, ასევე ხელოვნური ნაგებობების რაოდენობით. შესაბამისად სამშენებლო ღირებულებაც მნიშვნელოვნად მაღალია ვიდრე მე-6 ალტერნატივა. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ აღნიშნულ ალტერნატივებს გაცილებით დიდი ზემოქმედება აქვთ ზურმუხტის ქსელის საიტზე და დაცულ ტერიტორიაზე. მე-4 და მე-5 ალტერნატივები ზურმუხტის ქსელს და დაცულ ტერიტორიებს კვეთდნენ დაახლოებით 14 კმ-ზე, როდესაც მე-6 ალტერნატივა გადის დაახლოებით 9 კმ-ზე.

შესაბამისად, წარმოდგენილი შეფასებების მიხედვით, ალტერნატივა 6 (გზის ნაკლები სიგრძე, მიწის სამუშაოების ნაკლები მოცულობა, ნაკლები დაკავებული ფართობი, ნაკლები ხელოვნური ნაგებობები, მშენებლობის ნაკლები დრო) დაკავშირებულია გარემოზე ნაკლებ ზემოქმედებასთან და წარმოადგენს პრიორიტეტულ მიმართულებას გარემოს დაცვისა და ტექნიკური მიზანშეწონილობის თვალსაზრისით. სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, ალტერნატივების შედარებისას მათ შორის გამოყენებული იქნა მულტიკრიტერიული ანალიზი 4 კრიტერიუმის გათვალისწინებით (რაც ცხრილის სახით არის წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშში) და მაქსიმალურ ქულათა მიხედვით ასევე გამოიკვეთა ალტერნატივა 6 -ის უპირატესობა.

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

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, სამინისტროს მოთხოვნის საფუძველზე წარმოდგენილი იქნა დამატებითი ინფორმაცია კლიმატურ-ბალნეოლოგიურ კურორტ აბასთუმნის როგორც დიდი ისტორიის მქონე სამეცნიერო-კულტურულ და დიდი ტურისტული პოტენციალის მქონე ტერიტორიაზე და მისი განვითარების ეკონომიკურ, სოციალურ და სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის შესახებ.

როგორც დამატებით ინფორმაციაშია განმარტებული, მნიშვნელოვანია, რომ არსებულ გზას გააჩნია სტრატეგიული, სატრანსპორტო და სოციალური მნიშვნელობა. ზეკარის ხეობაში პრობლემურია ზეკარის უღელტეხილი, სადაც არსებული გზის 10 კმ მონაკვეთი

გადის ალპურ ზონაში და დიდთოვლობის, ზვავსაშიშროების და ნამქერების გამო, ზოგადად წელიწადში 5 თვის განმავლობაში გზა უღელტეხილის მონაკვეთზე იკეტება. პრობლემის გადასაჭრელად დამუშავდა 3 კმ-იანი საავტომობილო გვირაბის პროექტი. გარდა ამისა, არსებული გზა კურორტ აბასთუმანში გადის მჭიდრო დასახლებაში და ვიწრო ხეობისა და მკვეთრი მოსახვევების გამო გზის პარამეტრები მინიმალურადაც ვერ აკმაყოფილებს საგზაო უსაფრთხოების სტანდარტებს. ნებისმიერი კურორტის განვითარებას, გაზრდილი ტურისტული ნაკადის გამო თან სდევს მოძრაობის ინტენსივობის მატება, რაც თავის მხრივ კიდევ უფრო გაართულებს და შეუძლებელს გახდის ავტოტრანსპორტის გადაადგილებას. ასევე, გზის პარამეტრები არ იძლევა იმის საშუალებას, რომ ფეხით მოსიარულეთათვის დაცული იყოს უსაფრთხოების მინიმალური სტანდარტები. ამასთან მნიშვნელოვანია, რომ 2018 წელს შემუშავდა აბასთუმნის განვითარების გენერალური გეგმა, რის საფუძველზეც განისაზღვრა საკურორტო სივრცის შემოვლითი საავტომობილო გზის საჭიროება ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის მარშრუტზე და კურორტის დაცვა სატრანზიტო მოძრაობისაგან. ზემოაღნიშნული პრობლემების, რეგიონთაშორის დამაკავშირებელი სტრატეგიული მნიშვნელობის კორიდორის, კურორტ აბასთუმნის გენგეგმის და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის სტრატეგიული განვითარების გათვალისწინებით საჭირო გახდა აბასთუმნის შემოვლითი გზის პროექტის დამუშავება. ამასთან, გარდა სტრატეგიული სატრანსპორტო და სოციალური მნიშვნელობისა, 2008 წლის აგვისტოს ომის დროს, თბილისი-სენაკი-ლესელიძის ავტომაგისტრალზე შეწყვეტილი მოძრაობის გამო, აღნიშნული გზა ინტენსიურად იქნა გამოყენებული აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს შორის მოძრაობის დამაკავშირებლად.

საავტომობილო გზის პროექტი დაყოფილია სამ ლოტად:

ლოტი 1. კმ 0+00 - კმ 7+075

ლოტი 2. კმ 7+076 - კმ 11+610

ლოტი 3. კმ 11+611 - კმ 15+944

სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით პირველი ლოტის მონაკვეთი 7კმ-ია, რომელიც იწყება ქუთაისი-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზიდან, დაბა აბასთუმნის შესასვლელამდე და მიუყვება მდ. კურცხანას მარცხენა ნაპირს და მიდის აბასთუმნის ობსერვატორიამდე. მდ. კურცხანას გასწვრივ დაგეგმილია 1202 მ-ზე მიწის ვაკისის გამაგრება ქვაყრილით, ასევე ნაპირდამცავი საყრდენი კედლების მოწყობა, საერთო სიგრძით 586 მ, ხოლო გრუნტის მოცულობა შეადგენს 680 000 მ<sup>3</sup>.

აღნიშნულ მონაკვეთზე დაგეგმილია 370 მ გვირაბის და 3 ხიდის მოწყობა. ხიდები განთავსდება:

- კპ0+38-ზე (მდ.ოცხე), სიგრძით 15 მ (ერთმალიანი);
- კპ40+95, სიგრძით 60 მ (ოთხმალიანი, მალის სიგრძე 15 მ);
- კპ46+47, სიგრძით 83 მ (სამმალიანი, მალის სიგრძე 27.7 მ);

აღნიშნულ მონაკვეთზე საჭირო იქნება 64 მ სიგრძის 0.4 კვ. ელ. გადამცემი ხაზის და 130 მ-იანი სილქენტის ო/ზ კაბელის გადატანა, ასევე მდ. კურცხანას ხეობაში არსებული სასმელი

წყლის ლითონის მიღების შეცვლა და გადატანა. კომუნიკაციების გადატანის საკითხი დეტალურად იქნება განხილული გზშ-ის ანგარიშში.

პირველი ლოტის 250 მ სიგრძის მონაკვეთი გაივლის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე და „ზურმუხტის ქსელის“ დამტკიცებულ საიტზე.

საპროექტო გზის მეორე ლოტის სიგრძე 4.5კმ-ია, რომელიც პირველი ლოტის გაგრძელებაა და იწყება აბასთუმანის ობსერვატორიიდან, კვეთს რამდენიმე ხევს და მთავრდება ზღ.დ-დან 1731 მ-ზე. პროექტის მიხედვით სულ დაახლოებით 42 ყრილის და 47 ჭრილის მოწყობაა დაგეგმილი. მიწის სამუშაოების უწყისის მიხედვით ჯამური მოცულობებია: ყრილი 38603 მ3, ჭრილი 512811 მ3, კიუვეტები - 328 მ3, მისაყრელი გვერდულები - 2793.1 მ3. გრუნტის მოცულობა შეადგენს 511,080 მ3-ს. მასალის გამოყენება შესაძლებელი იქნება კედლისა და მიწების უკუშეღებების სამუშაოებისას და მშენებლობის პროცესში. მეორე ლოტის მონაკვეთი არ კვეთს რაიმე სახის კომუნიკაციებს.

მეორე ლოტი მდებარეობს ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკისა და “ზურმუხტის ქსელის” დამტკიცებული საიტის საზღვრებში.

მესამე ლოტის სიგრძე 4.3 კმ-ია. იგი მეორე ლოტის გაგრძელებაა და გადის მდ. ოცხორას მარცხენა ნაპირზე და უერთდება ქუთაისი-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას არსებულ საავტომობილო გზას.

ანგარიშის მიხედვით აღნიშნულ მონაკვეთზე დაგეგმილია 2,854 მ ჭრილის, 189 მ ყრილის, 1,189 ნახევარ ჭრილის - ნახევარ ყრილის მოწყობა. ფუჭი ქანების მოცულობა ამ უბანზე 595,978 მ3-ია. პროექტი ითვალისწინებს არსებული მოჭრილი ქანების გამოყენებას ყრილში და ხელოვნური ნაგებობების უკუშეღებებას, რომლის საერთო მოცულობაა 133,968 მ3. აღნიშნულ მონაკვეთზე დაგეგმილია ერთი 101 მ სიგრძის ხიდის მშენებლობა. ხიდი აღჭურვილი იქნება წყალარინების სისტემით და გამწმენდი ნაგებობით, რაზეც დეტალური ინფორმაცია მოცემული იქნება გზშ-ის ანგარიშში. საპროექტო გზის მესამე მონაკვეთი არ კვეთს კომუნიკაციებს. როგორც ანგარიშშია აღნიშნული აფეთქებითი სამუშაოები საჭირო იქნება ამ მონაკვეთის მთელ სიგრძეზე.

მესამე ლოტი მდებარეობს ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე და “ზურმუხტის ქსელის” დამტკიცებული საიტის საზღვრებში.

ანგარიშის მიხედვით საავტომობილო გზის გაყვანა იგეგმება ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოებით.

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

საავტომობილო გზის პროექტის სამივე ლოტის მშენებლობა იწარმოებს ერთდროულად და სამუშაოები გაგრძელდება დაახლოებით 2 წელი.

სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიის და სამშენებლო მოედნის შერჩევისას გათვალისწინებული იქნება ყველა შესაბამისი რეკომენდაცია, ხოლო კონკრეტული საკითხები დაზუსტდება გზშ-ის ეტაპზე. ასევე დაზუსტდება გვირაბიდან წარმოქმნილი ფუჭი ქანების, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და მასალის განთავსების უბნები, შესაბამისი პროექტისა და მართვის გეგმის საფუძველზე. ტერიტორიის რელიეფის გათვალისწინებით გზის მშენებლობისთვის საჭირო იქნება ჭრილების და ყრილების მოწყობა. ამ მიზნებისთვის ნაწილობრივ შესაძლებელია ჭრილების და გვირაბის გაყვანისას წარმოქმნილი ფუჭი ქანების ნაწილის გამოყენება (მასალის გამოყენების შესაძლებლობა შეფასდება).

ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მართვა მოხდება საქართველოში მოქმედი შესაბამისი რეგულაციების მიხედვით, ხოლო სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ მოხდება ტერიტორიების რეკულტივაცია.

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

აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისათვის საჭირო ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადებისათვის ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა და წარმოდგენილია ანგარიშში. საპროექტო გზის საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების აღწერა წარმოდგენილია კილომეტრ ნიშნულების მიხედვით. მოცემულია საპროექტო გზის გასწვრივ გავრცელებული გრუნტების დახასიათება. საპროექტო გზის ფარგლებში ჩატარებული გეოლოგიური, გეოფიზიკური და ლაბორატორიული გამოკვლევების მონაცემების საფუძველზე გამოიყოფა 9 საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტი (სგე), რომელიც დეტალურად აღწერილია ანგარიშში.

დეტალური ინფორმაცია საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების შესახებ შესაბამისი ნახაზებით მოცემულია სკოპინგის ანგარიშზე დანართის სახით საპროექტო გზის ლოტების მიხედვით.

სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით საპროექტო დერეფნის პირველი ლოტის 250 მეტრიანი მონაკვეთი, ხოლო მეორე და მესამე ლოტები მთლიანად გადის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე. ბორჯომი-ხარაგაულის საიტი (GE0000010) ბერნის კონვენციის ეგიდით შექმნილი ზურმუხტის ქსელის შემადგენელია, რომელიც პრაქტიკულად ემთხვევა ბორჯომი-ხარაგაულის დაცული ტერიტორიების საზღვრებს. ზურმუხტის ქსელის მიღებული უბნის სტატუსი განაპირობა ამ ტერიტორიაზე არსებულმა 11 სახის განსხვავებულმა ჰაბიტატმა, რომელიც აღწერილია სკოპინგის ანგარიშში.

საპროექტო ტერიტორიის ბიომრავალფეროვნების დასახასიათებლად ჩატარდა საწყისი კვლევა, რომელიც მოიცავდა ლიტერატურული წყაროების დამუშავებას და ორ სავლელ გასვლას (ექსპედიციები შედგა 2019 წლის 14-15 მარტს და 24-25 ივნისს). მოპოვებული ინფორმაციის საფუძველზე მომზადდა ბიომრავალფეროვნების მდგომარეობის წინასწარი დახასიათება, რაც წარმოდგენილია სკოპინგის ანგარიშში.



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

საპროექტო დერეფანში და მის მიმდებარედ (ლიტერატურული წყაროების და საველე კვლევების შესაბამისად) გამოვლენილია მუქუმწოვრების 40, ხელფრთიანების 18, ფრინველების 123, ქვეწარმავლების და ამფიბიების 21, მოლუსკების და სხვადასხვა სახის უხერხემლოების 1500-ზე მეტი სახეობა.

როგორც სკოპინგის ანგარიშშია აღნიშნული დეტალური კვლევის ეტაპზე მოხდება სენსიტიური უბნების დაფიქსირება. როგორც აღნიშნულია საპროექტო ტერიტორიაზე გამოვლინდა წავისთვის ხელსაყრელი ჰაბიტატების არსებობა. შესაბამის წყაროებზე დაყრდნობით საკვლევ დერეფანში და მის მიმდებარე ტერიტორიებზე ხელფრთიანთა 18 სახეობაა გავრცელებული. საველე ექსპედიციის დროს პროექტის უშუალო სიახლოვეს დაფიქსირებულია ღამურისათვის ხელსაყრელი ჰაბიტატი. დეტალური შესწავლა დაგეგმილია გარემოზე ზემოქმედების სრულფასოვანი შეფასების ეტაპზე.

საპროექტო ტერიტორიის ნაწილი მდებარეობს ფრინველებისთვის სპეციალური დაცული ტერიტორიის (SPA13-ზეკარი) და სრულად - ფრინველთათვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიის (IBA-აქარა-იმერეთის ქედი) საზღვრებში. კვეთს ბორჯომი-ხარაგაულის ეროვნულ პარკს და ზურმუხტის ქსელის საიტს (GE000010-ბორჯომი-ხარაგაული). შესაბამისად, მნიშვნელოვან ტერიტორიას წარმოადგენს ფრინველებისათვის. ზურმუხტის ქსელის მიღებული უბნის სტატუსი განაპირობა ამ ტერიტორიაზე არსებულმა განსხვავებულმა ჰაბიტატმა, რომელთა აღწერაც წარმოდგენილია სკოპინგის ანგარიშში.

საკვლევ ტერიტორიაზე და მის არეალში არსებულ ჰაბიტატებში აღწერილია ფრინველთა 123 სახეობა. აქედან 53 მობინადრე და მოზუდარი ფრინველია და გვხვდება მთელი წლის განმავლობაში, ხოლო დანარჩენი სახეობები მიგრაციის დროს (შემოდგომა-გაზაფხულის პერიოდი) ხვდებიან ან შემოდინ ტერიტორიაზე მხოლოდ გასამრავლებლად ან გამოსაზამთრებლად. 123 სახეობის ფრინველიდან 10 სახეობა შესულია საქართველოს „წითელ ნუსხაში“, 8 მოწყვლადის სტატუსით.

ანგარიშში შეფასებულია ზემოქმედების სახეები, გარემოზე შესაძლო ზემოქმედება და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების წინასწარი მონახაზი, გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხები, ზემოქმედების დახასიათება და გზმ-ის ეტაპზე ჩასატარებელი სამუშაოები, გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის და მონიტორინგის საკითხები, რაც დეტალურად იქნება მოცემული გზმ-ის ანგარიშში.

საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაცია განთავსებულ იქნა სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერიის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობის საინფორმაციო დაფაზე, ინფორმაცია ასევე განთავსდა დაბა აბასთუმანში ინფორმაციის გავრცელების სხვადასხვა ადგილას (საინფორმაციო დაფებზე, ავტოგაჩერებაზე და თავშეყრის ადგილებში).

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე 2019 წლის 16 სექტემბერს, ადიგენის მუნიციპალიტეტში, კერძოდ დაბა აბასთუმნის „ფილტვის ცენტრის“ საზოგადოებრივი ცენტრის დარბაზში ჩატარდა პროექტის სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა. სკოპინგის ანგარიშის პრეზენტაცია წარადგინა შპს „გამა კონსალტინგის“ წარმომადგენლებმა, ხოლო პროექტთან დაკავშირებით დამატებითი ინფორმაცია მოსახლეობას მიაწოდა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელმა. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ ადიგენის მუნიციპალიტეტის მოსახლეობა, ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერი, სამცხე-ჯავახეთის მხარეში სახელმწიფო რწმუნებული, მაჟორიტარი დეპუტატი და ადგილობრივი მოსახლეობა. დამსწრე საზოგადოების მხრიდან (საჯარო განხილვაზე) პროექტთან დაკავშირებით არ გამოთქმულა რაიმე სახის შენიშვნა. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე ასოციაცია „მწვანე ალტერნატივას“ მიერ წარმოადგენილი იქნა პოზიცია, რომ ვინაიდან აბასთუმნის შემოვლითი გზის მშენებლობა დაგეგმილია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე სამინისტროს მიერ მიღებული უნდა იქნას გადაწყვეტილება საქმიანობის განხორციელებაზე უარის თქმის შესახებ, ვინაიდან დაგეგმილი საქმიანობა მოცემულ ტერიტორიაზე ეწინააღმდეგება კანონმდებლობის მოთხოვნებს. საპროექტო შემოვლითი გზის მშენებლობა დაგეგმილია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონაში. ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის მენეჯმენტის გეგმის, 34-ე მუხლის მე-2 პუნქტის „გ-ლ“ ქვეპუნქტის თანახმად, ტრადიციული გამოყენების ზონაში დაშვებულია საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 20 აგვისტოს №242 დადგენილებით დამტკიცებული „ტყითსარგებლობის წესის“ 271 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“, „ბ“, „გ“, „დ“ და „ე“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრულ შემთხვევებში, სპეციალური დანიშნულებით ტყითსარგებლობისა და ამავე ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული არსებული ობიექტების ფუნქციონირებისთვის, რეკონსტრუქციის (რეაბილიტაციის) ან დემონტაჟისთვის მიწის სამუშაოების და/ან სპეციალური ჭრების ჩატარებისა, 273 მუხლის შესაბამისად. შესაბამისად, ასოციაცია „მწვანე ალტერნატივას“ აღნიშნული მოსაზრება უსაფუძვლოდ გამო მხედველობაში არ იქნა მიღებული.

სკოპინგის პროცედურის შედეგად განსაზღვრული და დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ს ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ს პროცესში დეტალურად შესასწავლი ზემოქმედებები.

### **გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი**

- 1. გზშ-ის ანგარიში უნდა მოიცავდეს** „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მესამე ნაწილით დადგენილ ინფორმაციას;
- 2. გზშ-ის ანგარიშს უნდა დაერთოს** „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მეოთხე ნაწილით განსაზღვრული დოკუმენტაცია;
- 3. გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს** სკოპინგის ანგარიშში მითითებული (განსაზღვრული, ჩასატარებელი) კვლევების შედეგები, მოპოვებული და შესწავლილი ინფორმაცია, გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესწავლილი ზემოქმედებები და შესაბამისი შემცირების/შერბილების ღონისძიებები;

#### 4. გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს:

- პროექტის საჭიროების დასაბუთება;
- პროექტის ალტერნატიული ვარიანტები: შესაბამისი დასაბუთებით, მათ შორის არაქმედების ალტერნატივა, საპროექტო გზის ადგილმდებარეობის და გზის ინფრასტრუქტურული ობიექტების განთავსების ალტერნატიული ვარიანტები. შერჩეული ალტერნატივა სხვადასხვა მიმართულებასთან ერთად დასაბუთებული უნდა იყოს გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით;
- პროექტის აღწერა;
- გარემოზე შეუქცევადი ზემოქმედების შეფასება და მისი აუცილებლობის დასაბუთება, რაც გულისხმობს გარემოზე შეუქცევადი ზემოქმედებით გამოწვეული დანაკარგისა და მიღებული სარგებლის ურთიერთშეწონას გარემოსდაცვით, კულტურულ, ეკონომიკურ და სოციალურ ჭრილში;
- საპროექტო გზის ინფრასტრუქტურული ობიექტების აღწერა;
- საავტომობილო გზის ძირითადი პარამეტრები და დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილის GIS კოორდინატები;
- საპროექტო გზის შემადგენელი ობიექტების, სანაყაროებისა და სამშენებლო ბანაკის shp ფაილები;
- ხიდების და მათი დამხმარე ნაგებობების მშენებლობასთან დაკავშირებული საკითხები;
- ხიდების სტრუქტურული მოწყობისა და რაოდენობის შესახებ ინფორმაცია;
- ნაპირსამაგრი ნაგებობების მოწყობის შესახებ ინფორმაცია;
- საპროექტო გზის კვანძების რაოდენობა;
- გასასვლელი გზების, წყალსარინი არხების მოწყობის, პროფილირების და განივი დრენაჟის მიწების/კიუვეტების მოწყობის შესახებ ინფორმაცია;
- ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების მოწყობის შესახებ ინფორმაცია;
- გეომეტრიული პარამეტრების, გზის საფარისა და განივი კვეთების შესახებ ინფორმაცია;
- საპროექტო გზის ძირითადი ინფრასტრუქტურის დაშორება მოსახლეობასთან კონკრეტული მანძილების მითითებით, ასევე ზედაპირული წყლების ობიექტებიდან დაშორება;
- დაგეგმილი საქმიანობის შეწყვეტის შემთხვევაში ან საქმიანობის დაწყებამდე არსებული გარემოს მდგომარეობის აღდგენის საშუალებები;

#### 4.1 სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების შესახებ ინფორმაცია კერძოდ:

- საპროექტო გზასთან დროებითი მისასვლელი გზების საჭიროებისა და აღნიშნული გზების მშენებლობასთან დაკავშირებული საკითხები;
- მცენარეული და ნიადაგის საფარის მოხსნის სამუშაოების, გრუნტის სამუშაოების და სარეკულტივაციო სამუშაოების შესახებ დეტალური ინფორმაცია („ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნათა დაცვით);
- როგორი თანმიმდევრობით (ვადების მითითებით) განხორციელდება საპროექტო გზის მონაკვეთების მშენებლობა;

- მშენებლობაზე დასაქმებული ადამიანების საერთო რაოდენობა მათ შორის დასაქმებულთა შორის ადგილობრივების წილი;
- მშენებლობაში გამოყენებული ტექნიკის ჩამონათვალი და რაოდენობა;
- სად იგეგმება გამოყენებისთვის უვარგისი ქანების დროებითი და საბოლოო განთავსება შესაბამისი GIS კოორდინატების მითითებით; ფუჭი ქანების განთავსების (სანაყაროების) დეტალური პროექტები, ადგილმდებარეობის კოორდინატები, მათი მოცულობა, ასევე მდინარეების სანაპიროსთან განთავსების ადგილას საკვლევი უბნების საინჟინრო-გეოლოგიური და ჰიდროლოგიური პირობები და მდინარის გავლენა სანაყაროების განთავსების ტერიტორიაზე;
- სად მოხდება გზის მშენებლობისთვის საჭირო ინერტული მასალების მოპოვება;
- სამშენებლო მასალების დამამზადებელი ობიექტების შესახებ ინფორმაცია;
- დაგეგმილი საქმიანობით გამოწვეული ზემოქმედების შემცირების ან თავიანთ არიდების დეტალური ღონისძიებები კონკრეტული ქმედებების მითითებით;

#### **4.2 სამშენებლო ბანაკის განთავსების შესახებ ინფორმაცია მათ შორის:**

- სამშენებლო ბანაკის გენ-გეგმა, ბანაკის განთავსების ადგილის კოორდინატები და ფართობი;
- როგორ მოხდება სამშენებლო ბანაკის სასმელ-სამეურნეო და ტექნიკური წყალმომარაგება, ტერიტორიაზე არსებობს თუ არა წყლის სამარაგო რეზერვუარი;
- სამშენებლო ბანაკზე წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების მართვის საკითხი: ტერიტორიაზე გათვალისწინებული საასენიზაციო ორმოს ტევადობა; საწარმოო ჩამდინარე წყლებისთვის არსებობს თუ არა სასედიმენტაციო გუბურები; სამშენებლო ბანაკზე გათვალისწინებული საწვავის შესანახი რეზერვუარის ტიპი და ტევადობა;
- მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში მოსალოდნელი ნარჩენების შესახებ ინფორმაცია და მათ მართვასთან დაკავშირებული საკითხები;

#### **4.3 საპროექტო დერეფანში ჩატარებული გეოლოგიური კვლევის ანგარიში, სადაც გათვალისწინებული უნდა იყოს:**

- საპროექტო ტერიტორიის რელიეფი (გეომორფოლოგია), გეოლოგიური აგებულება შესაბამისი გეოლოგიური რუკით, ასევე ჰიდროგეოლოგიური, სეისმური, ტექტონიკური, ჰიდროლოგიური, მეტეოროლოგიური და კლიმატური პირობების აღწერა;
- საპროექტო დერეფნის საინჟინრო-გეოლოგიური პირობები, ასევე შესაბამისი რუკა და ჭრილები (მათ შორის საპროექტო ტერიტორიის სივრცეში არსებული საშიში გეოლოგიური პროცესების აღწერა, შესაბამისი კონკრეტული შემარბილებელი ღონისძიებების გათვალისწინებით);
- დეტალური საინჟინრო-გეოლოგიური, ჰიდროგეოლოგიური და ჰიდროლოგიური კვლევა საპროექტო გზაზე, ხიდებზე და გვირაბზე;
- გეოლოგიური კვლევის შედეგების გათვალისწინებით შემუშავებული დასკვნები და რეკომენდაციები;
- საპროექტო დერეფანში ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგები (ჭაბურღილების რაოდენობა, ადგილმდებარეობა, ლაბორატორიული კვლევები - გრუნტების ლაბორატორიული კვლევის შედეგები და ა.შ.). საფრთხეების

შესაფასებლად უშუალოდ საპროექტო გზის დერეფანში უნდა განხორციელდეს გეოლოგიური საფრთხეების (მეწყერი, ქვათაცვენა/კლდეზვავი, ღვარცოფი, ეროზია) კვლევა და მისი შედეგები უნდა აისახოს გზმ-ის ანგარიშში. ყურადღება უნდა გამახვილდეს საპროექტო დერეფნის ფარგლებში ზემოაღნიშნული საშიში გეოდინამიკური პროცესების შესაძლო წარმოქმნა-გააქტიურების თვალსაზრისით რთული უბნების ადგილმდებარეობების აღწერაზე/შეფასებაზე. მოცემული უნდა იყოს გასატარებელი კონკრეტული პრევენციული ღონისძიებები;

- მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე გეოლოგიურ გარემოზე ზემოქმედება და საშიში გეოდინამიკური პროცესების შესაძლო წარმოქმნა-გააქტიურება და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- საინჟინრო-გეოლოგიური პირობების პიკეტური აღწერა, რომელიც უნდა მოიცავდეს საპროექტო ტერიტორიის არეალში არსებულ საშიშ გეოლოგიურ პროცესებსაც;

#### **4.4 ჰიდროლოგიური კვლევის ანგარიში, რომელიც უნდა მოიცავდეს შემდეგს:**

- საპროექტო არეალში მოქცეული მდინარეების კურცხანას და ოცხეს, ასევე უსახელო შენაკადების ჰიდროლოგია;
- დეტალური ინფორმაცია მაქსიმალურ ჩამონადენზე, მინიმალურ ჩამონადენზე, მყარ ნატანზე;
- საპროექტო გზის გადამკვეთი მუდმივი და დროებითი ნაკადების შესახებ ინფორმაცია;
- ეროზიული პროცესების შესახებ ინფორმაციას და საჭიროების შემთხვევაში ეროზიის საწინააღმდეგო ღონისძიებებს კალაპოტური პროცესების და ნაპირსამაგრი სამუშაოების შესახებ;
- საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული მდინარეების წყალდიდობა/წყალმოვარდნის საფრთხეების შეფასება და შესაბამისი ღონისძიებების დაგეგმვა;

#### **4.5 ბიოლოგიური გარემოს შესახებ ინფორმაცია, კვლევები და კვლევის შედეგების გათვალისწინებით დაგეგმილი ღონისძიებები:**

- საპროექტო ტერიტორიის ფლორისა და მცენარეული საფარის დეტალური აღწერა; საქართველოს იშვიათი და წითელი ნუსხის სახეობები, რომლებიც გვხვდება დაგეგმილ საპროექტო დერეფანში; ხმელეთის ფაუნა; საპროექტო დერეფანში გავრცელებული საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ცხოველთა სახეობები; საკვლევი არეალი და სავლე კვლევის მეთოდები, სენსიტიური ადგილები, სავლე კვლევის შედეგები;
- საპროექტო ტერიტორია კვეთს „ევროპის ველური ბუნების და ბუნებრივი ჰაბიტატების დაცვის შესახებ" (ბერნის) კონვენციის შესაბამისად შექმნილ „ზურმუხტის ქსელის" დამტკიცებულ საიტს (ბორჯომ -ხარაგაული - GE000010), შესაბამისად გზმ-ის ანგარიშში საჭიროა, აისახოს (ან თან დაერთოს) ზურმუხტის დამტკიცებულ საიტზე ზეგავლენის შეფასება ე.წ. მიზანშეწონილობის შეფასება, სადაც წარმოდგენილი უნდა იყოს ინფორმაცია იმ სახეობებსა და ჰაბიტატებზე შესაძლო ზემოქმედების და ამ ზემოქმედების თავიდან აცილების ქმედებების შესახებ, რომელთა დასაცავადაც შეიქმნა მითითებული დამტკიცებული საიტი (მიუხედავად იმისა, ამორიცხულია თუ არა საპროექტო დერეფანი სახელმწიფო ტყის ფონდის ტერიტორიიდან).

- გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს კვლევის შედეგებზე დაყრდნობით მომზადებული საკონსერვაციო და მონიტორინგის გეგმები და სხვა. საჭიროა, ზურმუხტის ქსელის ტერიტორიაზე ჩატარებული კვლევები მოიცავდეს მინიმუმ ორი სეზონის კვლევებს. ამასთან, ვინაიდან საპროექტო გზა გადის „ევროპის ველური ბუნების და ბუნებრივი ჰაბიტატების დაცვის შესახებ“ (ბერნის) კონვენციის შესაბამისად შექმნილ „ზურმუხტის ქსელის“ დამტკიცებულ საიტთან (ბორჯომი -ხარაგაული 2 - GE0000056) ახლოს (360მ), გზმ-ის ანგარიშში უნდა აისახოს ინფორმაცია კონკრეტულად რა საქმიანობები იგეგმება აღნიშნულ ტერიტორიაზე.
- გზის, გვირაბის და ხიდების მშენებლობის თავში მითითებულია, რომ „გამოყენებული იქნება „პოვერჯელ მაგნუმ 365“ ტიპის ემულსიური დავაზნური ფეთქებადი ნივთიერება, რომელიც ხასიათდება მცირე ტოქსიკური გამონაბოლქვით. საჭიროა, გზმ-ის ანგარიშში აისახოს დასაბუთებული ინფორმაცია (დანართ 4 -ში მოცემული ინფორმაცია წარმოდგენილი უნდა იყოს ქართულ ენაზე), აღნიშნული ნივთიერების გამოყენების საჭიროების და მისი გამოყენებით გამოწვეული ზემოქმედების შესახებ.
- იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ აბასთუმნის ტყეები ამჟამად განიცდის ზემოქმედებას (სხვადასხვა ფაქტორის გამო, როგორცაა მაგალითად მავნებლები), და მას დაემატება აღნიშნული პროექტის მშენებლობით გამოწვეული ზემოქმედება, აუცილებელია აღნიშნული საკითხები სათანადოდ იქნას განხილული გზმ-ის ანგარიშში.
- გზმ-ის ანგარიშში უნდა აისახოს ჩატარებული კვლევების შედეგად გამოვლენილ ცხოველთა სახეობებზე შესაბამისი შემარბილებელი და კონკრეტული ქმედითი ღონისძიებები. საჭიროების შემთხვევაში, განისაზღვროს საკომპენსაციო ღონისძიებები. ანგარიშში მოცემული მსჯელობა, რომ მათზე საქმიანობის შედეგად ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი, არ არის სათანადოდ დასაბუთებული. ამჟამად წარმოდგენილი ინფორმაცია სუსტი და ზოგადია. (მაგ: მურა დათვიზე დოკუმენტის დასაწყისში წერია, რომ საპროექტო ტერიტორიაზე ნანახია დათვის ბუნაგი, ნაკვალევი. შემარბილებელი ღონისძიებების თავში კი წერია, რომ პროექტის განხორციელება მნიშვნელოვან ზეგავლენას ვერ მოახდენს სახეობაზე, რადგან დათვი დიდ ტერიტორიაზეა საქართველოში გავრცელებული. რაც შეეხება კეთილშობილ ირემს, რომელიც დაფიქსირდა კვლევის დროს, (წარმოდგენილია შესაბამისი ფოტოსურათი), ზემოქმედების თავში მითითებულია, რომ „მისი დაფიქსირება მშენებლობის დროს სავარაუდოდ მაღალი არ არის“, რაც არ არის მყარი არგუმენტი და საჭიროებს დასაბუთებას);
- საჭიროა გზმ-ის ანგარიშში აისახოს სათანადო კვლევაზე დაყრდნობით მომზადებული ინფორმაცია, პროექტის გავლენის ზონაში არსებულ ჰაბიტატებზე, მათზე შესაძლო ზემოქმედებაზე (დაკარგვა, ფრაგმენტაცია და სხვა), ამ ზემოქმედების თავიდან აცილებაზე და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებებზე. ამასთან, წარმოდგენილი უნდა იქნას ზემოაღნიშნული კვლევის შედეგები ფოტომასალასთან ერთად;

- სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, მდინარის გადაკვეთებში შესაძლოა საჭირო გახდეს ხიმიწების კალაპოტში მოწყობა. აღნიშნულიდან გამომდინარე, გზმ-ის ანგარიშში უნდა აისახოს სათანადო კვლევაზე დაყრდნობით მომზადებული ინფორმაცია, პროექტის გავლენის ზონაში არსებულ წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ ბიომრავალფეროვნებაზე, მათ შორის იქთიოფაუნაზე, მათზე შესაძლო ზემოქმედებაზე, ამ ზემოქმედების თავიდან აცილებაზე და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებებზე;
- ზემოაღნიშნული კვლევების შედეგების საფუძველზე, შემარბილებელი ღონისძიებების თავში და მონიტორინგის გეგმაში უნდა აისახოს ბიომრავალფეროვნების ცალკეულ კომპონენტებზე (განსაკუთრებით ცხოველთა დაცულ სახეობებზე) ზემოქმედებაზე დაკვირვების საკითხები;
- გზმ-ის ანგარიშში საჭიროა წარმოდგენილ იქნეს ინფორმაცია ე.წ „მწვანე ხიდების“ შესახებ კერძოდ, სად, რა სიმაღლეზე და რამდენი ე.წ „მწვანე ხიდის“ მოწყობაა დაგეგმილი. ამასთან კონკრეტულად იქნას განსაზღვრული პარკის ტერიტორიაზე გზის მონაკვეთში თითოეული მნიშვნელოვანი სახეობის ან ჯგუფისათვის გადასასვლელების, მწვანე ხიდების (კულვერტების, ვიადუკების, ხიდების და/ან გასასვლელი გვირაბების) მოწყობა;
- ინფორმაცია საპროექტო ტერიტორიაზე არსებულ მცენარეებზე. მათზე ზემოქმედების შემთხვევაში, ინფორმაცია ზემოქმედებას დაქვემდებარებული ხე-მცენარეების შესახებ სახეობების და რაოდენობის მითითებით. ზემოქმედება ეროვნული კანონმდებლობითა და საერთაშორისო ხელშეკრულებებით დაცულ სახეობებზე და ჰაბიტატებზე. ამ ზემოქმედების, შემცირების, შერბილების, თავიდან აცილების და საკომპენსაციო ღონისძიებებზე, მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში ჰაბიტატის აღდგენის ღონისძიებებზე;
- გზმ-ს ანგარიშში ცალკე თავად გამოიყოს თავი: „დაცული ტერიტორიები“, სადაც დეტალურად იქნება აღწერილი ის ტერიტორია, რომელსაც კვეთს საპროექტო გზის მონაკვეთი. დეტალურად უნდა იქნეს მითითებული რა ტიპის ბუნებრივი ჰაბიტატები და რა ტიპის ტყეებია ეროვნული პარკის აღნიშნულ მონაკვეთზე წარმოდგენილი, ასევე ცალკე უნდა იქნეს წარმოდგენილი იმ სახეობების ჩამონათვალი, რომელთა ჰაბიტატების რღვევაც შესაძლოა გამოიწვიოს დაგეგმილი პროექტის განხორციელებამ.
- იმისათვის, რომ ეროვნული პარკის ადმინისტრაციის მიერ საპროექტო გზის მოსამზადებელ, სამშენებლო და ექსპლუატაციის ეტაპებზე განხორციელდეს მონიტორინგი, მოსალოდნელი ზიანი დაცულ ტერიტორიებზე და გზის სხვა მონაკვეთზე, განსაზღვრული უნდა იქნას ცალ-ცალკე.
- კორექტორებს საჭიროებს სკოპინგის ანგარიშის თავი 11.6. „ბიოლოგიური გარემო და დაცულ ტერიტორიები“ სადაც ბიომრავალფეროვნებასთან დაკავშირებით ზემოქმედებების სახეები ჩამოთვლილია, თუმცა დასაკონკრეტებელია ინფორმაცია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის დომინანტ სახეობებთან მიმართებით. მაგალითად: „იმის გათვალისწინებით, რომ სამშენებლო სამუშაოებისას გამოყენებული იქნება ბურღვა-აფეთქების მეთოდი მოსალოდნელია ხმაურის ფონის მნიშვნელოვანი შეცვლა, რაც აუცილებლად გამოიწვევს ზემოქმედებას ცხოველთა სამყაროზე.
  - მურა დათვი. ხმაურის შემთხვევაში, დათვს საშუალება ექნება დროებით თავი აარიდოს ხმაურის წყაროს;

- წავი. არსებული წყაროებით და ტერიტორიის დათვალიერებისას საპროექტო დერეფანში დაფიქსირდა წავისთვის ხელსაყრელი ჰაბიტატების არსებობა. შესაბამისად, საჭიროების შემთხვევაში სახეობას საშუალება ექნება თავი აარიდოს ზემოქმედებას;
- ფოცხვერი. სახეობის საცხოვრებელი ტერიტორიის მასშტაბის გამო, და იმის გათვალისწინებით, რომ ის ჩვეულებრივ მაღალ ზონაში ნადირობს, დაგეგმილი პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებული ჰაბიტატების დანაკარგი ან შემაწუხებელი ფაქტორები ამ სახეობის საკონსერვაციო სტატუსზე მნიშვნელოვან ზემოქმედებას ვერ იქონიებს.
- კეთილშობილი ირემი. ზემოქმედება მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული სატრანსპორტო ნაკადის ინტენსივობაზე და მეტი იქნება დაბალი სატრანსპორტო ნაკადის შემთხვევაში.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში:

- ცალკე იქნას წარმოდგენილი ინფორმაცია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე დაგეგმილ გზის მონაკვეთზე: არსებული ბიომრავალფეროვნების, კერძოდ ტყის ეკოსისტემების და ჰაბიტატების შესახებ. გარდა ამისა, გავრცელებული ცხოველების, მათ შორის დომინანტი სახეობების შესახებ. შეგროვდეს ინფორმაცია მათი რიცხოვნობის, ბუნაგების, სოროების, ბუდეების და მნიშვნელოვანი საბინადრო და სამიგრაციო ადგილების შესახებ.
- ცალკე იქნას განხილული აღნიშნული დომინანტი სახეობები და წარმოდგენილი იქნას ინფორმაცია მათი პოპულაციების მდგომარეობის და საფრთხეების შესახებ. მკაფიოდ ჩამოყალიბდეს მოსალოდნელი ზემოქმედება და განისაზღვროს კონკრეტულად ზემოქმედების შერბილების ღონისძიებები დომინანტი სახეობებისათვის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის კონკრეტულ ტერიტორიებზე.
- გზმ-ის ანგარიშში შესწავლის საფუძველზე შემუშავებული უნდა იქნას კონკრეტული მონიტორინგის გეგმა, რაც უნდა შეთანხმდეს სსიპ დაცული ტერიტორიების სააგენტოსთან.
- გზმ-ის ანგარიშში მოცემული უნდა იყოს კონკრეტული ღონისძიებები ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე ხმაურის შემცირებასთან დაკავშირებით. დოკუმენტში ნათლად არ ჩანს, თუ სად არის დაგეგმილი ბურღვა-აფეთქებითი ღონისძიებები ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე. იმ შემთხვევაში, თუ ეს პარკის ტერიტორიაზეა, მაშინ ხმაურის ზემოქმედების შერბილების ღონისძიებებში უნდა მიეთითოს, „მუხტის შემცირება“, რომ ძლიერი ზემოქმედება არ მოხდეს ცხოველთა სამყაროზე.
- სკოპინგის ანგარიშში აღნიშნულია, რომ „კავკასიურ ციყვებთან მიმართებაში იქნა აღნიშნული, რომ ხეების მოჭრამდე დათვალიერდება ციყვის ბუდეები“, მნიშვნელოვანია, რომ ასევე აღირიცხოს აღნიშნული ბუდეები, არსებობის შემთხვევაში, და იგივე მოხდეს ფრინველების შემთხვევაშიც. შესაბამისი ინფორმაცია წარმოდგენილი უნდა იქნეს გზმ-ის ანგარიშში;
- დოკუმენტში ექსპლუატაციის ფაზის აღწერისას ერთ-ერთ პუნქტად „ზემოქმედება ფლორასა ფაუნაზე შემცირდება“ მითითებულია: „ინვაზიური მცენარეების გავრცელების მონიტორინგით და აღმონაცენების დროული მოცილებით (სასურველია აქ-ქიმიური გზით)“. მნიშვნელოვანია, რომ ეროვნული პარკის ტერიტორიის გზის მონაკვეთზე არ იქნას გამოყენებული ქიმიური პრეპარატები,



რადგანაც ცხოველების რიცხოვნობა აქ შედარებით მაღალია და შესაბამისად მათი სიკვდილიანობაც მოსალოდნელი იქნება. აღნიშნული გათვალისწინებული უნდა იყოს გზშ-ის ანგარიშში;

- საწვავის დაღვრის შემთხვევაში, გზის მშენებლობისას განისაზღვროს სანიაღვრე არხები, რომ გზაზე დაღვრილი საწვავი არ მოხვდეს მიწის ზედაპირზე, რაც შეიძლება გახდეს ცხოველების მოწამვლის მიზეზი. აღნიშნული ტექნიკური გადაწყვეტა წარმოდგენილი უნდა იყოს გზშ-ის ანგარიშში;
- ძუძუმწოვრებთან მიმართებაში დოკუმენტში განხილულ უნდა იქნას ამრეკლი მოწყობილობების დაყენება, მიზანშეწონილია, განისაზღვროს აღნიშნული მოწყობილობების ადგილები ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე;
- გზშ-ს ანგარიშში უნდა დაკონკრეტდეს, ეროზიული და ქვათაცვენის მონაკვეთები ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე, ასევე აღნიშნულ მონაკვეთებზე დაგეგმილი ღონისძიებები თან უნდა ახლდეს გზშ-ს ანგარიშს;
- ხანძრის ან რაიმე სხვა სტიქიური უბედურების, ღვარცოფების და სხვა შემთხვევაში, საავტომობილო გზების დეპარტამენტს უნდა ჰქონდეს შემუშავებული „რისკის მართვის დოკუმენტი - ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების დოკუმენტი (დაღვრის ჩათვლით)“, რომელიც უნდა შეთანხმდეს ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ადმინისტრაციასთან. პარკის (ტყის) მონაკვეთებზე წარმოქმნილი პრობლემის შემთხვევაში, პარკის ადმინისტრაცია უნდა იქნას ინფორმირებული და ჩართული ნებისმიერი სახის ღონისძიებების განხორციელებაში. დოკუმენტში მკვეთრად უნდა იქნას განსაზღვრული მონაწილე მხარეების კომპეტენციები. ზემოაღნიშნული დოკუმენტი თან უნდა დაერთოს გზშ-ის ანგარიშს;
- გზშ-ს ანგარიშში გათვალისწინებული უნდა იყოს ცხოველების დაღუპვის ფაქტების აღრიცხვა და განმეორებითი შემთხვევების აღკვეთის მიზნით შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები . აღნიშნული საკითხი ასევე განხილულ უნდა იქნას ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის საკითხებს შორის;
- ზემოაღნიშნულის გარდა მნიშვნელოვანია, რომ ბუნების დაცვის მსოფლიო ფონდის კავკასიის პროგრამული ოფისის (WWF) მიერ, გერმანიის მთავრობის (KfW/BMZ) ფინანსური მხარდაჭერით, ხორციელდება დასავლეთ მცირე კავკასიონის საკონსერვაციო ლანდშაფტის ფარგლებში ეკოლოგიური დერეფნების შექმნის პროექტი. 2015-2016 წლებში, ეკოლოგიური დერეფნების შესაქმნელად პრიორიტეტული საკონსერვაციო ტერიტორიების დადგენის მიზნით ჩატარებულმა კვლევის შედეგებმა ცხადყო, რომ საუკეთესო ანუ უპირველესად დასაცავი ტერიტორიები ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის მიმდებარედ, მის დასავლეთით და სამხრეთ-დასავლეთით მდებარეობს. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით ეს ტერიტორია მოიცავს დაახლოებით 4377 ჰექტარს. ამ ტერიტორიების მაღალკონსერვაციული ღირებულებებიდან გამომდინარე WWF-ის მიერ ეს ტერიტორიები შემოთავაზებულია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის გასაფართოებლად, შესაბამისი კვლევების თანახმად, ტერიტორიები სრულად აკმაყოფილებს დაცული ტერიტორიების გაფართოების კრიტერიუმებს. გაფართოების ძირითადი მიზანია დიდი ზომის ძუძუმწოვრების და უპირველესად, საქართველოს წითელი ნუსხის ორი სახეობის, კავკასიური

კეთილშობილი ირმის (*Cervus elaphus maral*) და კავკასიური არჩვისათვის (*Rupicapra rupicapra caucasica*) ეკოლოგიური დერეფნების შექმნა დასავლეთ მცირე კავკასიონზე. ამისათვის გამოიყენება ლანდშაფტური მიდგომა, რაც გულისხმობს: არსებული დაცული ტერიტორიების გაფართოებას, ახალი დაცული ტერიტორიების დაარსებას და ე. წ. სათემო საკონსერვაციო ტერიტორიების შექმნას, რაც ადგილობრივ მოსახლეობასთან მჭიდრო თანამშრომლობით ხორციელდება. სწორედ ამ მიმართულებით არის განსაზღვრული ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის გაფართოება. ეს მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს ირმის მზარდი პოპულაციის (ამჟამად პარკში უკვე 500-მდე სული ირემია) წარმომადგენლების გადაადგილებას და მთლიანად, პარკის ფარგლებში იზოლირებული, პოპულაციის სტრუქტურის გაუმჯობესებას. ეროვნული პარკის გაფართოება, ასევე ხელს შეუწყობს კავკასიური არჩვის დასავლეთ მცირე კავკასიონის მცირერიცხოვანი პოპულაციის ზრდას და ამ რეგიონის უნიკალური წიწვოვანი ტყეების, კერძოდ წმინდა ნაძვნარების, ნაძვნარ-სოჭნარების და ფიჭვნარების დაცვას. ეს უკანასკნელი კი, თავის მხრივ, მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს მცირე კავკასიონზე ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესებას. აღნიშნულიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანია ეს საკითხი ასევე განხილული იქნას როგორც ერთ-ერთი შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიება.

**5. გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შეფასება გარემოს თითოეული კომპონენტისათვის და პროექტის განხორციელების შედეგად მოსალოდნელი ზემოქმედებების შეჯამება, მათ შორის:**

- ზემოქმედება ატმოსფერულ ჰაერზე მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე, ემისიები სამშენებლო ტექნიკის მუშაობისას, სამშენებლო მასალების დამამზადებელი ობიექტებიდან, გაბნევის ანგარიში;
- ხმაურის გავრცელება და მოსალოდნელი ზემოქმედება მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- ზემოქმედება მიწისქვეშა/გრუნტის წყლებზე, მათ შორის მინერალურ და თერმულ წყლებზე და შემარბილებელი ღონისძიებები;
- ზემოქმედება ზედაპირულ წყლებზე მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე, ზედაპირული წყლების დაბინძურების რისკი;
- საპროექტო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში დეტალურად აღწერილი ზემოქმედება ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე, ამ ზემოქმედების, შემცირების, შერბილების და თავიდან აცილების კონკრეტული დროში გაწერილი ღონისძიებები;
- ნარჩენების მართვის საკითხები, ნარჩენების მართვის გეგმა, ნარჩენების წარმოქმნით მოსალოდნელი ზემოქმედება;
- ზემოქმედება და ზემოქმედების შეფასება სოციალურ-ეკონომიკურ გარემოზე, მიწის საკუთრებასა და გამოყენებაზე, ბუნებრივი რესურსების შეზღუდვაზე, ჯანმრთელობასა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- ზემოქმედება ისტორიულ-კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლებზე;
- მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე განსახორციელებელი შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმა;

- მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე განსახორციელებელი მონიტორინგის გეგმა;
- ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების დეტალური გეგმა;
- სკოპინგის ეტაპზე საზოგადოების ინფორმირებისა და მის მიერ წარმოდგენილი მოსაზრებებისა და შენიშვნების შეფასება;
- გზმ-ის ფარგლებში შემუშავებული ძირითადი დასკვნები და საქმიანობის პროცესში განსახორციელებელი ძირითადი ღონისძიებები;
- საპროექტო გზის განთავსების ტერიტორიის სიტუაციური სქემა (შესაბამისი აღნიშვნებით);

## 6. გზმ-ს ანგარიშში ასევე წარმოდგენილი უნდა იყოს:

- აეროფოტო სურათზე (მაღალი გარჩევადობით) დატანილი საპროექტო არეალის სქემატური რუკა ბეჭდური და ელექტრონული ფორმით (A3 ფორმატი; Shape ფაილი WGS\_1984\_37N(38N) პროექციით), სადაც მოცემული იქნება საპროექტო გზის ინფრასტრუქტურული ობიექტები, არსებული და საპროექტო გზა, ხიდები, გვირაბი, სამშენებლო ბანაკი, სამშენებლო მოედნები, სანაყაროს ტერიტორია;
- ანგარიშის დანართში წარმოდგენილი მთლიანი 174430 კვ.მ. ფართობიდან (shp-ფაილები), „სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 4 აგვისტოს № 299 დადგენილებით დამტკიცებული სახელმწიფო ტყის ფონდის საზღვრების მიხედვით, 161 740 კვ.მ ფართობი მდებარეობს სსიპ ეროვნული სატყეო სააგენტოს მართვას დაქვემდებარებულ ტყის ფონდში. კერძოდ, ადიგენის სატყეო უბნის, კურცხანის სატყეო კვარტალი NN22,23,24. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ სახელმწიფო ტყის ფონდის მართვას დაქვემდებარებული ზემოაღნიშნული ფართობზე, 9203 კვ.მ.-ზე, გაცემულია ხე-ტყის დამზადების სპეციალური ლიცენზია N1000003 (23/07/2010-დან 23/07/2020-მდე) შპს „ტაო“-ზე (10 წლის ვადით), რაც საჭიროებს ლიცენზიის მფლობელთან შეთანხმებას;
- ანგარიშში წარმოდგენილი ალტერნატივებიდან, მიზანშეწონილია, არჩეულ იქნეს ის ალტერნატივა, რომლის განხორციელებაც ნაკლებ ზიანს მიაყენებს ტყის საფარს. ასევე, ანგარიშში არ არის მოცემული ფუჭი ქანების სანაყაროს მოსაწყობად გათვალისწინებული ტერიტორია. სახელმწიფო ტყის ფონდის ტერიტორიაზე სანაყაროს მოწყობა არ რეგულირდება კანონმდებლობით, ასევე სახელმწიფო ტყის ფონდის ტერიტორიაზე საქმიანობა საჭიროებს შეთანხმებას ტყის ფონდის მართვის უფლების მქონე ორგანოსთან. აღნიშნული შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტი, წარმოდგენილი უნდა იყოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში გზმ-ის ანგარიშთან ერთად;
- გზმ-ის ანგარიშში ინფორმაცია ნარჩენების მართვის საკითხების შესახებ მოცემული უნდა იყოს „ნარჩენების მართვის კოდექსისა“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე აქტებით დადგენილი მოთხოვნების გათვალისწინებით.
- გზმ-ს ანგარიშის მომზადების პროცესში ჩართული უნდა იყოს შესაბამისი კომპეტენციის სპეციალისტი (ისტორიკოსი/არქეოლოგი), რათა გამოირიცხოს შესაძლო არქეოლოგიური ობიექტების დაზიანების რისკები.

- სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით პროექტს ზემოქმედება ექნება ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნულ პარკზე, ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებულ საიტზე (ბორჯომ-ხარაგაული - GE000010), სხვა მაღალი საკონსერვაციო ღირებულების მქონე ტერიტორიებზე (IBA - ფრინველთათვის მნიშვნელოვანი ადგილი, SPA - ფრინველთა სპეციალური დაცული ტერიტორია, უნიკალური ტყის ეკოსისტემა და ა.შ.). შესაბამისად, გზშ-ის ანგარიშში აუცილებელია შეფასებული და დასაბუთებული იყოს შემდეგი საკითხები:
- სკოპინგის ანგარიშში არ არის განხილული დაცულ ტერიტორიაზე პროექტის განხორციელებით გამოწვეული დატვირთვის საკითხი. ამ კუთხით გასათვალისწინებელია აგრეთვე გაზრდილი სატრანსპორტო ნაკადი და გზის მშენებლობით მცენარეული საფარის მოცილების შედეგად მიკროკლიმატის შეცვლის საკითხიც (რაც აძლევს კურორტს განსაკუთრებულ სამკურნალო და რეკრეაციულ დანიშნულებას). ასევე პროექტის განხორციელებით საკმაოდ დიდი ტერიტორია დაექვემდებარება ზემოქმედებას, მათ შორის ტყის ჭრას, სადაც ერთ-ერთი გაბატონებული სახეობაა წიფელი, რომელიც წარმოადგენს ბერნის კონვენციით დაცულ სახეობას. ტერიტორიაზე ასევე გავრცელებულია ბერნის კონვენციით დაცულ სხვა მცენარეთა და ცხოველთა სახეობები, ასევე ჰაბიტატები. საყურადღებოა, რომ კონვენციის ერთ-ერთი ინსტრუმენტის - ბიოგეოგრაფიული სემინარის მიერ მომზადებული შეფასებები, სახეობებისა და ჰაბიტატების დაცულობის საკმარისობის თაობაზე, მიღებულ იქნა არსებული ვითარების (ხელუხლებელი ზურმუხტის ტერიტორია) მიხედვით. შესაბამისად, პროექტის განხორციელების შედეგად, ეს საკმარისობის სტატუსები გადაიხედება და დიდი ალბათობით შემცირდება/დადაბლდება, რამაც ასევე შესაძლოა მნიშვნელოვანი უარყოფითი შედეგი გამოიწვიოს. აღნიშნული დასაბუთება და საჭიროების საკითხი მნიშვნელოვანია, რადგან ქვეყნის მიერ ნაკისრი საერთაშორისო ვალდებულებებით (ბერნის კონვენციით), საქართველო ვალდებულია, ზურმუხტის ქსელის ტერიტორიაზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედების მქონე საქმიანობის დაგეგმვის შემთხვევაში, საკითხი შეათანხმოს კონვენციის სამდივნოსთან.
- გვირახთან დაკავშირებით სკოპინგის ანგარიშში მითითებულია, რომ სამუშაოები განხორციელდება ბურღვა-აფეთქების მეთოდით. თუმცა დოკუმენტი არ მოიცავს ინფორმაციას რა მეთოდით მოხდება უშუალოდ გზის მონაკვეთების მშენებლობა.

გზშ-ის ანგარიშში აუცილებელია დაზუსტდეს სკოპინგის ანგარიშში არსებული უზუსტობები, კერძოდ:

- 147-148 გვერდებზე მოცემულ რუკებზე ზურმუხტის ტერიტორიის სახელი არასწორადაა მითითებული, ბორჯომი-ხარაგაული 2 დამტკიცებული ტერიტორია და არა კანდიდატი;
- შემარბილებელ ღონისძიებებში მოცემულია ნაკრესის მიერ ჩატარებული კვლევის ფარგლებში შემუშავებული შემარბილებელი ღონისძიებები, რომლებიც არარელევანტურია ამ შემთხვევისათვის. ნაკრესის კვლევა, საიდანაც ამოღებულია 230-ე გვერდზე მოცემული შემარბილებელი ღონისძიებები სავარაუდოდ ეხებოდა ადამიანს და მტაცებელს შორის

კონფლიქტის მოგვარების საკითხს და არა ინფრასტრუქტურის მშენებლობით ბიომრავალფეროვნებაზე მიყენებული ზიანის შერბილებას.

- ალტერნატივების მოკლე დახასიათებაში (ცხრილი N9) აღნიშნულია, რომ სამივე ალტერნატივაში მდინარის ნაპირსამაგრი სამუშაოები ჩატარდება 1565 გრძივ მეტრზე, თუმცა მე-4 ალტერნატივაში განხილული გზა არ ემთხვევა მე-5 და მე-6 ალტერნატივაში განხილულ გზებს.
- ალტერნატივების მოკლე დახასიათებაში (ცხრილი 9) საუკეთესოდ მიჩნეულ მე-6 ალტერნატივაში გზის სიგრძე შეადგენს 19.91 კმ, ხოლო გზის საპროექტო ტექნიკური პარამეტრების მიხედვით (თავი 7.1) გზის სიგრძე შეადგენს დაახლოებით 16 კმ-ს. ამასთან სხვადასხვა ცხრილებში და ტექსტურ ნაწილში მითითებულია სხვადასხვა მონაცემები საპროექტო გზის სიგრძის შესახებ;
- დასაზუსტებელია საპროექტო გზაზე გათვალისწინებული ხიდების რაოდენობები და სიგრძეები. ერთ შემთხვევაში მითითებულია 13 ცალი ხიდი, საერთო სიგრძით 760 მ (ცხრ. N9), მეორე შემთხვევაში (თავი 7.1), მითითებულია სამი ხიდი, საერთო სიგრძით 259 მ, ხოლო ცხრილი N16-ში კი მოცემულია 5 ხილი საერთო სიგრძე 249,61. ანალოგიური უზუსტობებია ნაპირსამაგრის სიგრძეებთან დაკავშირებით.
- სკოპინგის ანგარიშში საპროექტო გზის მეორე ლოტის დახასიათებაში არ არის განხილული აღნიშნულ მონაკვეთზე დაგეგმილი ხიდის მშენებლობასთან დაკავშირებული საკითხი, თუმცა ცხრილსა (N16) და სქემატურ ნახაზში მეორე ლოტში მითითებულია ხიდი.
- სკოპინგის ანგარიშში აღნიშნულია, რომ გვირაბის მშენებლობა დაგეგმილია მხოლოდ პირველი ალტერნატივის შემთხვევაში, თუმცა შერჩეული მე-6 ალტერნატივაც ითვალისწინებს გვირაბის გაყვანას;
- დაკორექტირდეს ჩანაწერი: „ღამის საათებში სინათლით შესაძლო დაბინძურებით გამოწვეულ შეშფოთებას” , რადგანაც სინათლე დაბინძურებას ვერ გამოიწვევს.

### **დასკვნითი ნაწილი:**

სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით სამინისტროში საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ ადიგენის მუნიციპალიტეტში, აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტზე სავალდებულოა გზმ-ის ანგარიში მომზადდეს წინამდებარე სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის და წარმოსადგენი დოკუმენტაციის მიხედვით.