



საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და
ინფრასტრუქტურის სამინისტრო -
საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტი



ბარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში
არატექნიკური რეზიუმე

შემსრულებელი: გამა კონსალტინგი



მარტი, 2020

სარჩევი

1.	შესავალი	1
2.	პროექტის აღწერა	2
	<u>წინასამშენებლო (მობილიზაციის) ეტაპი</u>	7
	<u>მშენებლობის ეტაპი</u>	8
	მიწის სამუშაოები, ვაკისის მოწყობა	8
3.	გზშ-ს ანგარიშის მომზადების საკანონმდებლო საფუძველი	11
4.	გზშ-ს მიზანი	12
5.	გარემოზე ზემოქმედების შეფასების მეთოდოლოგია	12
6.	გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შედეგები	18
7.	ინფორმაციის გასაჯაროება და კონსულტაციები დაინტერესებულ მხარეებთან	24

1. შესავალი

საქართველოს მთავრობის მიერ დაგეგმილია ადიგენის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე კურორტ აბასთუმნის შემოვლითი გზის მშენებლობა. საავტომობილო გზის გაყვანა იგეგმება შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (მ-14) ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის კმ 82-კმ 95 მონაკვეთის ფარგლებში. გზა აკავშირებს სამხრეთ და დასავლეთ საქართველოს და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეკონომიკურ და ტურისტულ მაგისტრალს.

ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის დამაკავშირებელი საავტომობილო გზა, რომლის ნაწილსაც დაბა აბასთუმანზე გამავალი მონაკვეთი წარმოადგენს სამხედრო თვალსაზრისით ერთ-ერთ საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურას, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში განიხილება პირადი შემადგენლობის გადაყვანისა და სამხედრო ტვირთების გადაზიდვისათვის. შესაბამისად გზის არსებობას, წლის თორმეტი თვის განმავლობაში, ქვეყნის თავდაცვის ინტერესებიდან გამომდინარე სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს.

ქუთაისი-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის აბასთუმნის უბანზე ახალი, შემოვლითი მონაკვეთის მშენებლობის პროექტი რეგიონების განვითარების და გზების გაუმჯობესების სახელმწიფოს მიერ წარმოებული პროგრამის შემადგენელი ნაწილია, რომელიც რეგიონებში ეკონომიკის განვითარებას ისახავს მიზნად.

აბასთუმნის შემოვლითი გზის მოწყობის პროექტი კურორტის რეაბილიტაცია-განვითარების ერთ-ერთი კომპონენტია. მისი განხორციელების შემთხვევაში მოხდება კურორტზე გამავალი გამჭოლი სატრანსპორტო მოძრაობის არიდება, რაც შეამცირებს ლოკალურ დონეზე ჰაერის ხარისხზე სატრანსპორტო მოძრაობით გამოწვეულ ზემოქმედებას. რაც სხვა დაგეგმილ პროექტებთან ერთად, ხელს შეუწყობს აბასთუმნის, როგორც კურორტის როლს.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრომ აბასთუმანში რამდენიმე ინფრასტრუქტურული პროექტი დაიწყო. კერძოდ, მსოფლიო ბანკის ფინანსური მხარდაჭერით დაწყებულია ისტორიული სახლების რეაბილიტაციის პროექტი. მის ფარგლებში დაგეგმილია ცენტრალურ ქუჩაზე არსებული მე-18, მე-19 საუკუნეებში აშენებული ისტორიული სახლების რეაბილიტაციას და მათი პირვანდელი იერ-სახით აღდგენა. იგეგმება აკადემიკოს ევგენი ხარაძის სახელობის ნაციონალური ასტროფიზიკური ობსერვატორიის რეაბილიტაცია - დიდი ტელესკოპის AZT-11-ის შენობის სრული აღდგენა, ვიზიტორთა საინფორმაციო ცენტრის, კაფეს, საგამოფენო და სამუშაო სივრცის მოწყობა, ბიბლიოთეკის აღდგენა. ასევე, შენობის მიმდებარე ტერიტორიის კეთილმოწყობა, 1982 წელს აშენებული საბაგრო გზის აღდგენა და სხვა. მუნიციპალური განვითარების ფონდი, 2019-2021 წლებში, ასევე გეგმავს დაბა აბასთუმანში წყალმომარაგებისა და საკანალიზაციო სისტემების რეაბილიტაციას და ურბანული განახლების პროექტს. მუშავდება დაბა აბასთუმნის განვითარების გენერალური გეგმა.

აბასთუმანში დაწყებული და დაგეგმილი ინფრასტრუქტურული პროექტები ხელს შეუწყობს რეგიონში ტურისტების დამატებითი ნაკადის მოზიდვას და ადგილობრივი მოსახლეობის დასაქმებას. რაც წვლილს შეიტანს რეგიონის მდგრად ეკონომიკურ განვითარებაში.

გზის მშენებლობის განსახილველი პროექტი ხორციელდება საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს დაქვემდებარებაში არსებული

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ. დეტალური პროექტი მუშავდება კომპანია 'ტრანსპროექტი'-ს მიერ. გარემოსდაცვითი და განსახლების საკითხების შესწავლა-შეფასებისთვის საპროექტო კომპანიასთან დადებული ხელშეკრულების შესაბამისად პასუხისმგებელია საკონსულტაციო კომპანია 'გამა კონსალტინგი'.

პროექტში ჩართული მხარეების საკონტაქტო ინფორმაცია მოცემულია ცხრილში.

ცხრილი 1. საკონტაქტო ინფორმაცია

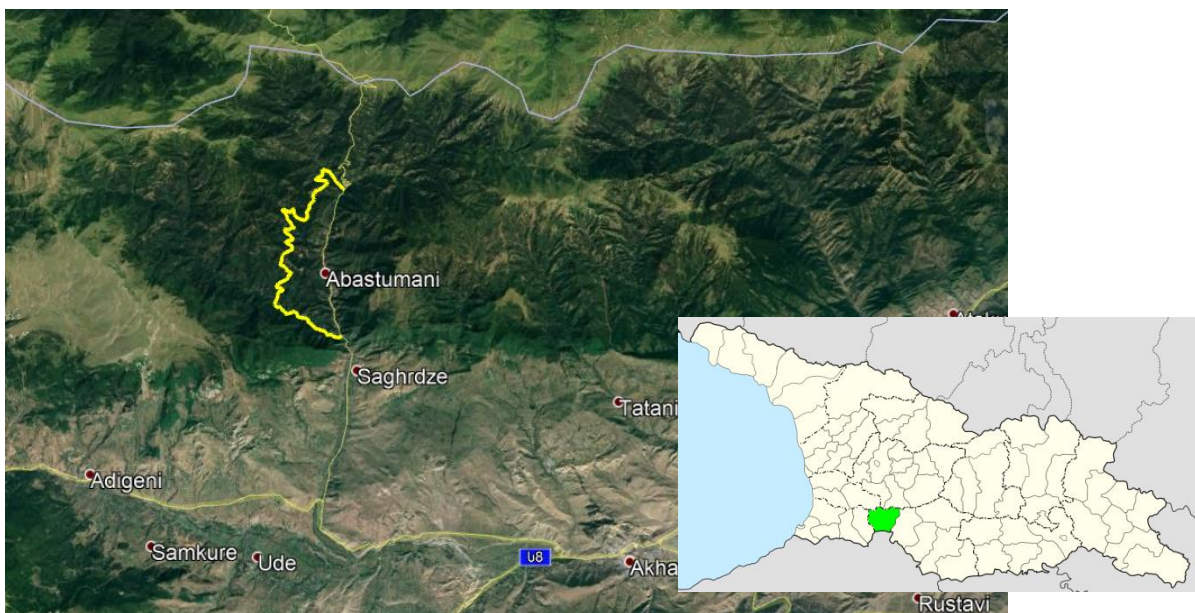
საკმიანობის განმხორციელებელი	ინფრასტრუქტურის და რეგიონული განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
მისამართი	ალ ყაზბეგის გამზირი 12, 0160, თბილისი,
ტელეფონი	(995 32) 37-05-08
ელ.ფოსტა	info@georoad.ge
საპროექტო კომპანია:	შპს საპროექტო-საკვლევსამიებო ინსტიტუტი ტრანსპროექტი
მისამართი	თამარაშვილის 13, 0177, თბილისი
ტელეფონი	+995 577 411987
საკონსულტაციო კომპანია:	შპს გამა კონსალტინგი
მისამართი	დ.გურამიშვილის გამზირი 19დ
საკონტაქტო პირი	მაია სტამატელი
ტელეფონი	+995 26 015 26
ელ.ფოსტა	m.stamateli@gamma.ge

პროექტი ფინანსდება საქართველოს ბიუჯეტიდან.

სამშენებლო სამუშაოებისთვის კომპანიის შერჩევა მოხდება ტენდერის საფუძველზე.

2. პროექტის აღწერა

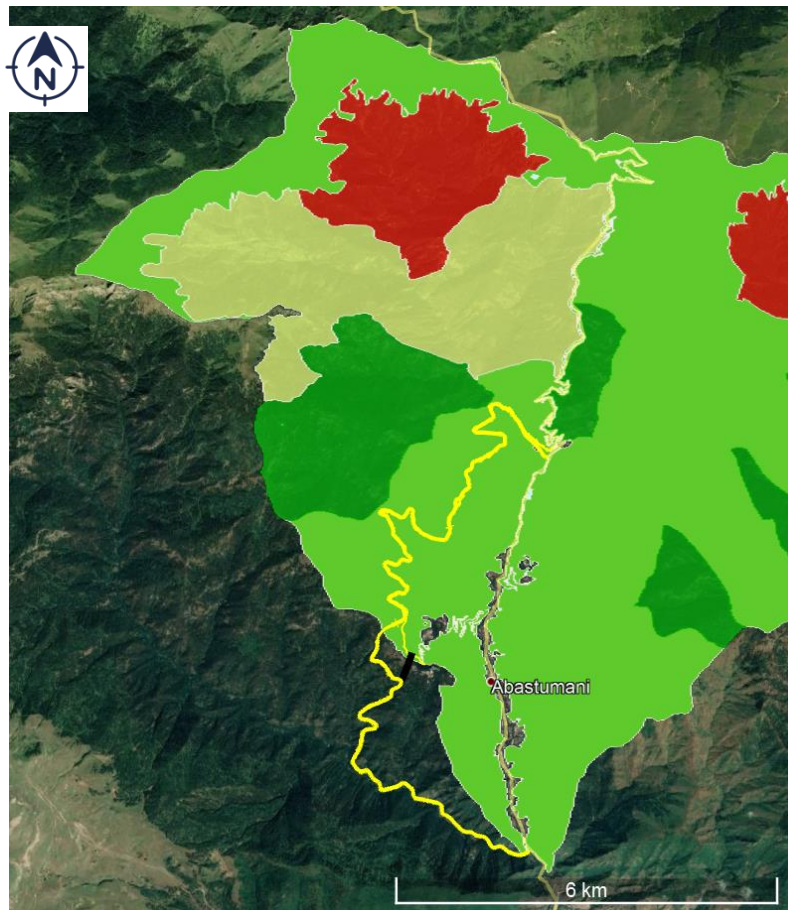
საპროექტო გზა მოსახლეობისგან დამორებით, დასავლეთის მხრიდან უვლის დაბა აბასთუმანს (იხილეთ ნახაზი 1).



ნახაზი 1. პროექტის ადგილმდებარეობა

გზა იწყება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 94+575 კმ-დან, ზღვის დონიდან 1203მ სიმაღლეზე. შემოთავაზებული მარშრუტის საწყისი უბანი გადის მდ. კურცხანას ხეობაში, მდინარის მარცხენა ნაპირზე, უხვევს მარჯვნივ და მიემართება ჩრდილოეთის მიმართულებით იღებს თანდათან სიმაღლეს კვეთს ყანობის ქედს (ყანობის ქედზე მდებარეობს აბასთუმნის ასტროფიზიკური ობსერვატორია გზის მარჯვენა მხარეს), სადაც გათვალისწინებულია გვირაბის მოწყობა. გვირაბის სიგრძეა 370მ, გვირაბის ჩრდილოეთ პორტალიდან ტრასა რთულ რელიეფზე, და უერთდება ქუთაისი (სალორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი - ბენარას არსებულ საავტომობილო გზას 82 კმ-ზე ზღვის დონიდან 1744მ სიმაღლეზე. საპროექტო გზის სიგრძე მიახლოებით 16კმ-ია. გზა გადის მეტად რთულ მთიან რელიეფში, სადაც არის ძლიერ დანაწევრებული ციცაბო ფერდობები, არის ხშირი ღრმად ჩაჭრილი ხეობები.

აღსანიშნავია, რომ საპროექტო გზის ნაწილი დაცული ტერიტორიის (ბორჯომი ხარაგაულის ეროვნული პარკი) საზღვრებში გადის, კერძოს პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონაში

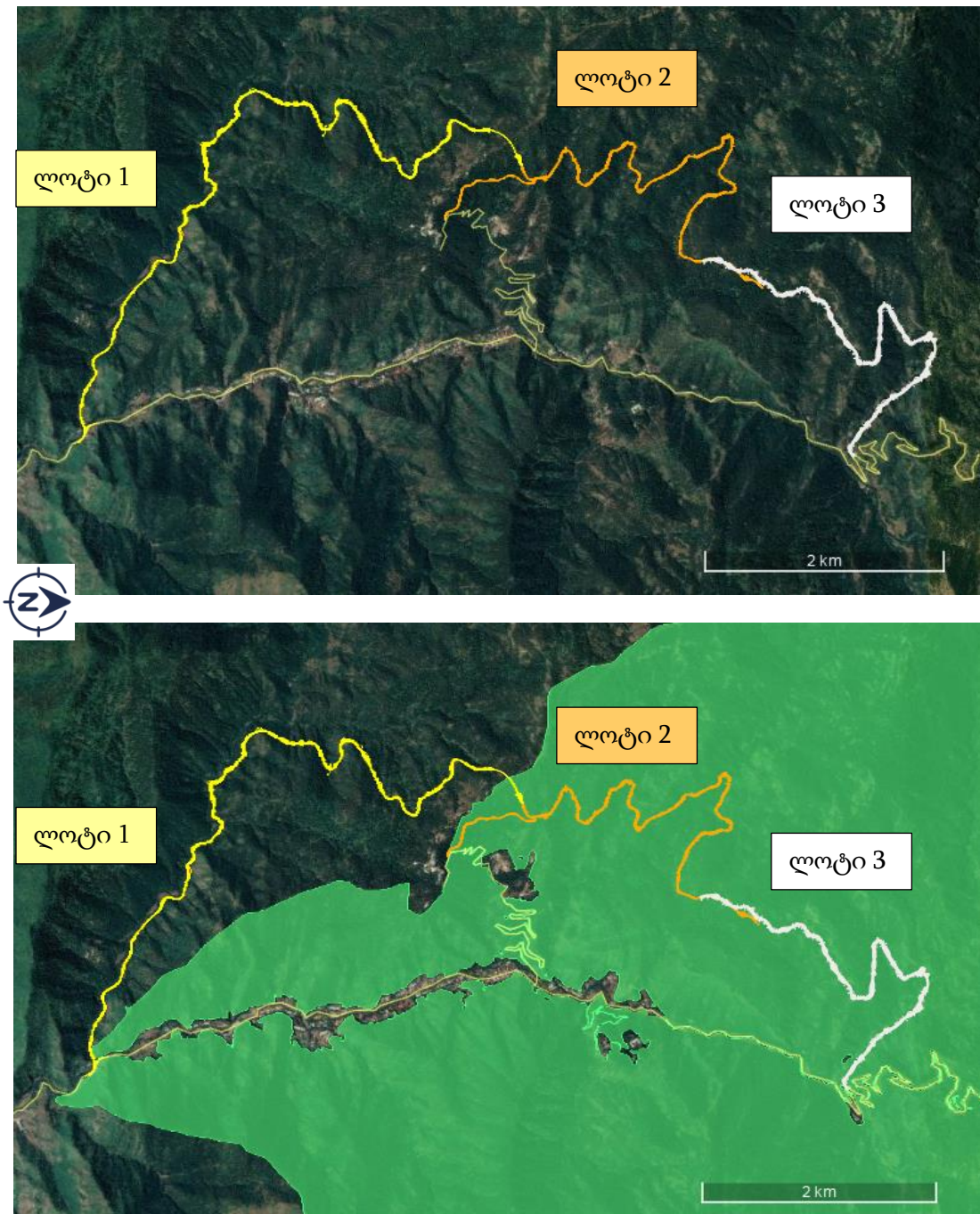


ნახაზი 2. ალტერნატივა 6 დაცული ტერიტორიის გადაკვეთის ჩვენებით

(ბაცი მწვანე - ტრადიციული გამოყენების ზონა, მუქი მწვანე - ვიზიტორთა ზონა; მოწითალო - მკაცრი დაცვის ზონა, ვარდისფერი - მართვად დაცვის ზონა)

გზა სამ მონაკვეთად (ლოტად) არის დაყოფილი.

ლოტი 1	კმ 0+00 - კმ 7+075
ლოტი 2	კმ 7+076 - კმ 11+610
ლოტი 3	კმ 11+611 - კმ 15+944



ნახაზი 3. საპროექტო გზის მიმართულება ლოტების საზღვრების და ობსერვატორიისკენ მისასვლელი გზის მონაკვეთის ჩვენებით (ჩანართზე მწვანე ფერით აღნიშნულია დაცული ტერიტორია. იგივე ზურმუხტის ქსელის საზღვრები)

ლოტი 1. მონაკვეთის სიგრძე 7კმ-ია. მონაკვეთზე დაგეგმილია 370მ გვირაბის და 3 ხიდის მოწყობა. ხიდები განთავსდება:

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

ტრასის დასაწყისში არსებული გზის მიერთებაზე საჭიროა 0.4კვ ელ. გადამცემი ხაზის სიგრძით 64მ და სილქნეტის ო/ზ კაბელის სიგრძით 130მ გადატანა, ასევე მდ. კურცხანას

ხეობაში არსებული სასმელი წყლის ლითონის მიღების (ახლით შეცვლა, d-320 მმ - 2500მ; და d-100 მმ - 700მ) გატანა პროექტის გასხვისების ზოლიდან.

ლოტი 1 ძირითადი ნაწილი მდებარეობს ზურმუხტის ქსელის საიტის და დაცული ტერიტორიის საზღვრებს გარეთ ექცევა. დაცულ ტერიტორიაზე=ზურმუხტის ქსელის საიტზე 250მ სიგრძის მონაკვეთი ხვდება, აქედან 170მ გვირაბია.

ლოტი 2. მონაკვეთის სიგრძე 4.535კმ-ია. მონაკვეთი იწყება ლოტი 1-ით განსაზღვრული მონაკვეთის ბოლოდან (პკ 70+75) და მთავრდება ლოტი 3-ით განსაზღვრული მონაკვეთის დასაწყისთან (პკ 116+10). საპროექტო გზის მონაკვეთი გადის ზღვის დონიდან 1480-1620 მ სიმაღლეზე, მესხეთის ქედის სამხრეთ კალთაზე, დაბა აბასტუმნიდან დასავლეთით. ტრასის განვითარება ხდება ძლიერ დანაოჭებულ, ღრმა, ვიწრო და ციცაბო ფერდებიანი ხევებით შექმნილ მაღალმთიანი რელიეფში. საპროექტო მონაკვეთი მთლიანად გადის ხშირი წიწვოვანი ტყით დაფარულ ადგილებში.

ზოგადად საპროექტო ტრასის ფარგლებში იკვეთება სამი წყალუხვი ღელე, საერთო დასახელებით “მესხეთის ხევი” და მრავალი მშრალი ხევი, რომლებზედაც დაგეგმილია სხვადასხვა კვეთის რკინაბეტონის მილების და ერთ შემთხვევაში (პკ 85+92) რკინაბეტონის ხიდის მოწყობა.

ლოტი 2-ის ფარგლებში დაგეგმილია ობსერვატორიასთან მისასვლელი საავტომობილო გზის მოწყობა. საპროექტო გზის სიგრძე 1 კმ-ია.

ლოტის ფარგლებში დაგეგმილია:

- რკინაბეტონის ხიდი მესხეთის ხევზე – L-12 მ – 1 ცალი;
- რკინაბეტონის მართკუთხა 1.0x1.5 მ კვეთის მილი – 24 ცალი;
- რკინაბეტონის მართკუთხა 2.0x2.5 მ კვეთის მილი – 3 ცალი;
- რკინაბეტონის მართკუთხა 4.0x2.5 მ კვეთის მილი – 3 ცალი;
- რკინაბეტონის ქვედა საყრდენი კედლები - 196 გრძ.მ.

ობსერვატორიასთან მისასვლელი საავტომობილო გზა

- რკინაბეტონის მართკუთხა 1.0x1.5 მ კვეთის მილი – 7 ცალი;
- რკინაბეტონის მართკუთხა 2.0x2.5 მ კვეთის მილი – 2 ცალი.

კომუნიკაციები საპროექტო დერეფანში არ არის.

ლოტი 2 სრულად (4.535კმ) მდებარეობს ზურმუხტის ქსელის საიტის და დაცული ტერიტორიის საზღვრებში. (იხილეთ ნახაზი 3)

ლოტი 3 სიგრძე 4.3კმ-ია. მონაკვეთი იწყება აბასტუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის ლოტი-2-ის ჩრდილოეთი ბოლოდან, საპროექტო კმ 11+610-ზე და მთავრდება შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ქუთაისი-ბაღდათი-აბასტუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის 86-ე კილომეტრზე (საპროექტო კმ 15+944). საპროექტო გზის მონაკვეთი გადის მესხეთის ქედის სამხრეთ –აღმოსავლეთ ფერდობებზე, რთულ ფიზიკურ და გეოგრაფიულ პირობებში, ციცაბო ძნელადმისადგომ რელიეფზე, რომელიც ძლიერ დანაწევრებულია მრავალრიცხოვანი პატარა მდინარეებისა და ხევების ღრმა დახრამული ხეობებით. ფერდობები მდგრადია და დაფარულია ხშირი წიწვოვანი (ნაძვი და ფიჭვი) ტყით. საპროექტო გზა გადის ძლიერად დამრეც ფერდობებზე. გზის ამ მონაკვეთზე არსებული

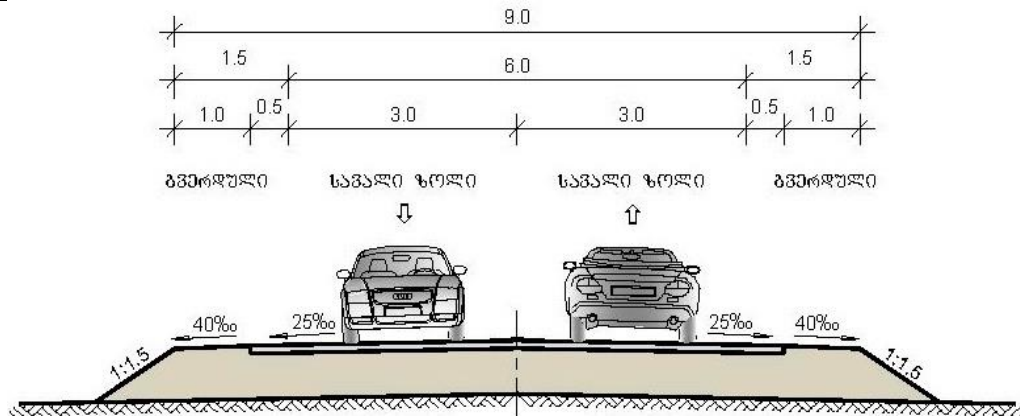
ხვევების წყლის გასატარებლად, რომლებშიდაც წყალი სეზონურად მოედინება, დაგეგმილია წყალგამტარი მილების მოწყობა, კლდოვანი გრუნტების საფუძველზე. აფეთქებითი სამუშაოების წარმოება საჭირო იქნება ამ მონაკვეთის მთელ სიგრძეზე. მონაკვეთზე დაგეგმილია ერთი ხიდის მშენებლობა. კომუნიკაციები საპროექტო დერეფანში არ არის.

ლოტი 3 სრულად (4.3კმ) მდებარეობს ზურმუხტის ქსელის საიტის და დაცული ტერიტორიის საზღვრებში (იხილეთ ნახაზი 3).

საპროექტო გზის განივი კვეთის პარამეტრი ქართული ეროვნული სტანდარტის შესაბამისად მიღებული შემდეგია.

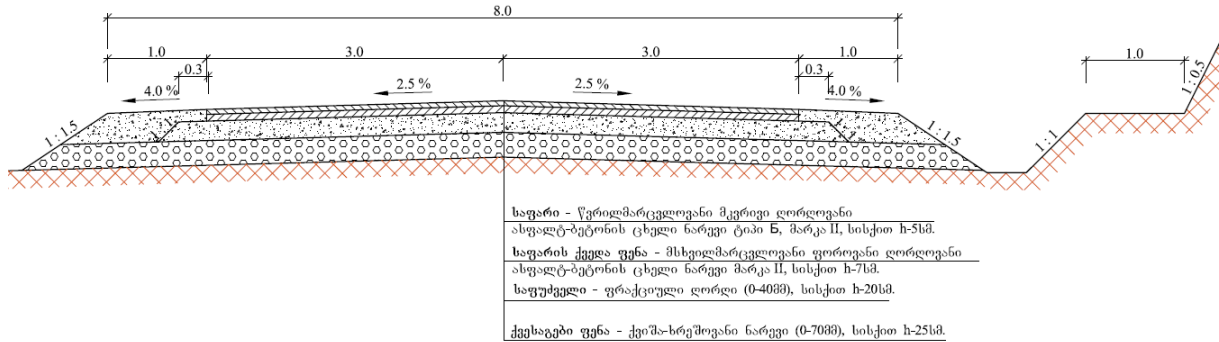
ცხრილი 2. გზის განივი კვეთის პარამეტრები

გზის განივი კვეთის პარამეტრები	საანგარიშო სიჩქარე
	40კმ/სთ
მიწის ვაკისის სიგანე	9.0
სავალი ნაწილის სიგანე	6.0
სავალი ზოლის სიგანე	3.0
გამაგრებული ზოლის სიგანე	0.5
სამომრავო ზოლების რაოდენობა	2
გვერდულის სიგანე	1.0
გზისპირის სიგანე	0.5



ნახაზი 1. საპროექტო გზის განივი კვეთი

აბასთუმნის ობსერვატორიასთან მისასვლელი გზის მონაკვეთის (1კმ) სიგანე გვერდულების ჩათვლით 8 მ შეადგენს. დაგეგმილია ერთ ზოლიანი სავალი ნაწილის მოწყობა. სავალი ნაწილის სიგანე 6მ.



ნახაზი 2. აბასთუმნის ობსერვატორიისკენ მისასვლელი გზის განივი კვეთი

უზრუნველყოფილი იქნება ჰორიზონტალური და ვერტიკალური დრენაჟის სისტემა. გზის გაყოლებაზე განათების მოწყობა ნავარაუდები არ არის.

პროექტის სხვადასხვა ეტაპზე შესასრულებელი სამუშაოები აღწერილია ქვემოთ:

წინასამშენებლო (მობილიზაციის) ეტაპი

პროექტის ამ ეტაპზე მოხდება:

- დაკვალება;
- დროებითი ბანაკის განსათავსებლად ტერიტორიის შერჩევა, გარემოსდაცვითი მოთხოვნების შესაბამისად და ბანაკის მოწყობა (მშენებელი კონტრაქტორი ვალდებული იქნება მოამზადოს ბანაკის გეგმა, გადაწყვიტოს და შეათანხმოს ელექტრომომარაგების, წყალმომარაგების და ჩამდინარე წყლის მართვის საკითხები);
- ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და მასალის დროებითი განთავსებისთვის გამოყოფილი ტერიტორიის შერჩევა. ადგილობრივ ხელმძღვანელობასა/ მფლობელებთან შეთანხმება;
- ნაყოფიერი ნიადაგის ფენის მოხსნა (სადაც ეს შესაძლებელია) და დროებით დასაწყობება სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ დროებით სარგებლობაში აღებული და დარღვეული ტერიტორიების რეკულტივაციისთვის გამოყენებამდე;
- ფუჭი ქანების სანაყაროს პროექტის და მართვის გეგმის მომზადება. განთავსებისთვის შერეული ტერიტორიის გამოყენების საკითხის შეთანხმება გარემოსდაცვით უწყებასთან.
- ასფალტის კვანძის ოპერირებისთვის ნებართვის მოპოვება და შესაბამისი ნებართვის მიღება. ბატონის კვანძის განთავსების ადგილის დაზუსტება. გაფრქვევების ანგარიშის მომზადება და შეთანხმება გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან;
- ტრანსპორტის მოძრაობის გეგმის მომზადება და შეთანხმება;
- გვირაბის წყლის (არსებობის შემთხვევაში) მართვის გეგმის/პროექტის მომზადება და შეთანხმება;
- წყალჩაშვების ნორმების პროექტის მომზადება და შეთანხმება საქართველოს გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან;
- საჭიროების შემთხვევაში ინერტული მასალის მოპოვებაზე ლიცენზიის აღება (თუ კონტრაქტორს არ გააჩნია, მაგრამ გადაწყვეტს საკუთარი კარიერის გამოყენებას. შენიშვნა: ლიცენზია გაიცემა ეკონომიკის სამინისტროს მიერ) ან კონტრაქტების გაფორმება ლიცენზირებულ მომწოდებელთან (შენიშვნა: უპირატესობა ლიცენზირებული მომწოდებლებისგან მასალის შესყიდვას მიეცემა);
- ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება და შეთანხმება;

- ნარჩენების მართვა-უტილიზაციაზე უფლებამოსილ, ლიცენზირებულ კომპანიებთან ხელშეკრულებების გაფორმება;
- მცენარეული საფარის მოხსნამდე ტერიტორიის დათვალიერება ბიომრავალფეროვნების სპეციალისტის მონაწილეობით სენსიტიური უბნების გამოსავლენად. გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშში განსაზღვრული შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება. საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი ღონისძიებების შემუშავება;
- პროექტის მიმდებარე სენსიტიური (მაგ. დერეფნის სიახლოვეს მდებარე დაცული სახეობის ხის ან სხვა სენსიტიური მონაკვეთის) და ხიფათის შემცველი (მათ შორის შრომის უსაფრთხოების თვალსაზრისით) უბნების დროებითი შემოღობვა - მშენებლობის დროს შემთხვევით დაზიანების თავიდან ასაცილებლად, შრომის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. გამაფრთხილებელი ნიშნების დაყენება;
- ბანერის დაყენება პროექტის და შემსრულებლების/ჩართული მხარეების შესახებ ინფორმაციით.

მიწის დროებით სარგებლობაში აღების ან შექმნის საკითხი დაზუსტდება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ ამ ტერიტორიების განსაზღვრის შემდეგ.

მოგვარდება საპროექტო დერეფანში დაფიქსირებული მესაკუთრისთვის კომპენსაციის საკითხი.

მშენებლობის ეტაპი

სამშენებლო სამუშაოები შესრულდება შემდეგი თანმიმდევრობით:

- მიწის სამუშაოები;
- ხელოვნური ნაგებობების მოწყობა;
- გვირაბის გაყვანა;
- საგზაო სამოსის მოწყობა;
- საგზაო ნიშნების მოწყობა და გზის მონიშვნა;
- ლანდშაფტთან ჰარმონიზაცია - დროებით დარღვეული ტერიტორიების რეკულტივაცია.

მშენებლობის პროცესი მოიცავს მთელი რიგი საქმიანობის განხორციელებას, როგორცაა:

მიწის სამუშაოები, ვაკისის მოწყობა

- გრუნტის დამუშავება :
 - ექსკავატორით,
 - კლდოვანი გრუნტის შემთხვევაში - დამუშავება ექსკავატორის ბაზაზე დამონტაჟებული ჰიდროჩაქურებით (კოდალა), ზოგიერთ უბანზე - კლდოვანი გრუნტის გაფხვიერება ბულდოზერ-გამაფხვიერებლით ან აფეთქებით, (შპურების სიღრმით 2 მ-მდე),
 - კლდოვანი გრუნტის გაფხვიერება-ჩამოსუფთავება ხელით სანგრევი ჩაქურებით, გვერდზე გადაყრით და მოსწორებით
- ექსკავატორით ავტოთვითმცლელზე დატვირთვა თვითმცლელზე და ტერიტორიიდან გატანა სანაყაროზე
- კიუვეტებში კლდოვანი გრუნტის დამუშავება ხელით, სანგრევი ჩაქურებით, დატვირთვა ავტოთვითმცლელზე, გადატანა ნაყაროში

ხელოვნური ნაგებობების მოწყობა

მიღების მოწყობა:

რკინაბეტონის ხწორკუთხა მიღების 1.0x1.5 მ, 2.0x2.5მ, 4.0x2.5 მ მოწყობა:

- გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით,
- კლდოვანი გრუნტის გაფხვიერება ექსკავატორის ბაზაზე დამონტაჟებული სანგრევი ჩაქურებით (კოდალა).

მილის ტანის მოწყობა:

- ჭრილის ფერდის დროებითი გამაგრება ხის მასალით ,
- ღორღის და ბეტონის საგების მოწყობა,
- მონოლითური რკინაბეტონის მილის ტანისა და კორდონის ქვის მოწყობა,
- მილის ტანზე ჰიდროიზოლაციის მოწყობა.

მილის შესასვლელი და გასასვლელი სათავისის მოწყობა:

- ფრთიანი სათავისის მოწყობა (ღორღის საგები, ბეტონის საგები, მონოლითური ბეტონის ფრთების, ღარის და კბილის, ჰიდროიზოლაცია),
- ქვის რისბერმის მოწყობა,
- მონოლითური რკინაბეტონის მიმღები ჭის მოწყობა.

მონოლითური რკინაბეტონის პორტალური კედლის მოწყობა

- საძირკვლის მოწყობა,
- კედლის უკან წასაცხები ჰიდროიზოლაცია მოწყობა.

რკინაბეტონის ქვედა საყრდენი კედლის მოწყობა

მოსამზადებელი სამუშაოები

- კლდოვანი გრუნტის გაფხვიერება ექსკავატორის ბაზაზე დამონტაჟებული სანგრევი ჩაქურებით (კოდალა),
- გრუნტის დამუშავება ხელით,
- ბეტონის მოსამზადებელი ფენის მოწყობა,
- მონოლითური რკინაბეტონის კედლის საძირკვლის და ტანის მოწყობა (ბეტონი, არმატურა),
- კედლის უკან ჰიდროიზოლაციის და დრენაჟის მოწყობა,
- კედლის უკანა სივრცის შევსება ადრე დასაწყობებული კლდოვანი გრუნტით, და დატკეპნა ფენებად.

გვირაბის გაყვანა

- ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოები
- გვირაბის მოპირკეთების და ჰიდროიზოლაციის სამუშაოები

სახიდე გადასასვლელის (პკ 85+92) მოწყობა

ბურჯების მოწყობა:

- გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით, დატვირთვა და გატანა ნაყარში,
- გრუნტის დამუშავება ხელით, დატვირთვა და გატანა ნაყარში,
- ბურჯების და სარეგულაციო კედლების მოსაწყობად ხის დროებითი ხარაჩოების,
- ბეტონის მოსამზადებელი ფენის მოწყობა,
- მონოლითური რკინაბეტონის როსტვერკის მოწყობა (ბეტონი, არმატურა),
- მონოლითური რკინაბეტონის ბურჯის ტანის მოწყობა (ბეტონი, არმატურა),
- უკუშევსება ადგილობრივი კლდოვანი გრუნტით და დატკეპნა ფენებად,
- ბურჯების წინ შევსებული კლდოვანი გრუნტის მობეტონება.

მალის ნაშენის მოწყობა:

- მონოლითური რკინაბეტონის მალის ნაშენის მოსაწყობად ხის დროებითი ხარაჩოების და ყალიბის მოწყობა,
- მონოლითური რკინაბეტონის წიბოვანი მალის ნაშენის მოწყობა (ბეტონი, არმატურა),
- მოაჯირის მოსაწყობად ჩასატანებელი დეტალების მონტაჟი (ფურცლოვანი ფოლადი, არმატურა),
- თვალამრიდის მოსაწყობად ჩასატანებელი დეტალების მონტაჟი (ფურცლოვანი ფოლადი, ანკერჭანჭიკი),
- მალის ნაშენის კიდეზე წყალსარინი დეტალის მონტაჟი.

სავალი ნაწილის მოწყობა:

- ლითონის მოაჯირის სექციების დამზადება ბაზაზე მართკუთხა მილებით, ტრანსპორტირება, მონტაჟი შედუღებით, შეღებვა,
- ჰიდროიზოლაციის მოწყობა,
- ბეტონის არმირებული დამცავი ფენის მოწყობა,
- ხიდის სავალ ნაწილზე ასფალტობეტონის საფარის მოწყობა.

გადასასვლელი ფილების მოწყობა:

- გადასასვლელი ფილების ქვეშ ღორღის ბალიშის მოწყობა დატკეპნით,
- ბეტონის მოსამზადებელი ფენის მოწყობა,
- მონოლითური რკინაბეტონის გადასასვლელი ფილების მოწყობა (ბეტონი, არმატურა),
- წასაცხები ჰიდროიზოლაცია (ორჯერადი),
- ფოროვანი შემავსებლის მოწყობა (საკარადე კედელსა და ფილას შორის),
- ფილის თავზე წვრილმარცვლოვანი ასფალტ-ბეტონის შემავსებელი ფენის მოწყობა.

ლითონის თავალამრიდის მოწყობა:

- ზღუდარების მოწყობა ლითონის ძელებით.

სარეგულაციო კედლების მოწყობა

- გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით, დატვირთვა და გატანა ნაყარში:
 - გრუნტის დამუშავება ხელით, დატვირთვა და გატანა,
 - ბეტონის მოსამზადებელი ფენის მოწყობა,
 - მონოლითური რკინაბეტონის როსტვერკის და კედლის ტანის მოწყობა (ბეტონი, არმატურა),
 - კედლის უკან ჰიდროიზოლაციის და დრენაჟის მოწყობა:
 - კედლის უკან სივრცის შევსება ადგილობრივი კლდოვანი გრუნტით და დატკეპნა ფენებად.

საგზაო სამოსის მოწყობა**საგზაო ნიშნების მოწყობა, მონიშვნა და შემოფარგვლა**

- სტანდარტული შუქამრეკლი საგზაო ნიშნების (გამაფრთხილებელი, ამკრძალავი, საინფორმაციო, მაჩვენებელი, დამატებითი) მოწყობა,
- სავალი ნაწილის ჰორიზონტალური მონიშვნა თეთრი აკრილატური საღებავით, გაუმჯობესებული ღამის ხილვადობის შუქდამაბრუნებელი მინის ბურთულაკებით,
- გვერდულზე დასაყენებელი პლასტმასის დრეკადი მიმმართველი ბოძკინტების მოწყობა,

- ზღუდარების მოწყობა ლითონის ძელებით,
- IV ტიპის შუქდამაბრუნებელი ელემენტის მოწყობა.

მშენებელი კონტრაქტორი მოამზადებს და შეათანხმებს რეკულტივაციის გეგმას პროექტის საჭიროებისთვის ყველა დროებით გამოყენებული და დარღვეული ტერიტორიისთვის. ტერიტორიის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით გეგმა მომზადდება დაცული ტერიტორიის ადმინისტრაციის, სატყეო უწყების, ბიომრავალფეროვნების სპეციალისტების ჩართულობით და გაივლის შეთანხმების პროცედურას.

ბანაკის, სამუშაო უბნების, ნარჩენების მართვა, ტრანსპორტის გადაადგილება და სხვა საქმიანობა განხორციელდება მოსამზადებელ ეტაპზე შეთანხმებული გეგმების, სქემების და გრაფიკის შესაბამისად. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ფარგლებში მომზადებული გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის და მონიტორინგის გეგმის შესრულება სავალდებულო იქნება მშენებელი კონტრაქტორისთვის.

სამშენებლო სამუშაოების ხანგრძლივობა იქნება 2 წელი. პროექტი დაყოფილია 3 ლოტად. ლოტების მიხედვით სამუშაოების წარმოების საორიენტაციო გეგმა-გრაფიკი მოცემულია მომდევნო გვერდზე.

3. გზშ-ს ანგარიშის მომზადების საკანონმდებლო საფუძველი

ანგარიში მომზადებულია 'გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის'¹ მოთხოვნების შესაბამისად. დაგეგმილი საქმიანობა:

- საერთაშორისო ან შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზის მშენებლობა.
- საერთაშორისო ან შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზაზე განთავსებული გვირაბის ან/და ხიდის მშენებლობა.

მიეკუთვნება კოდექსის I დანართით გათვალისწინებულ საქმიანობათა რიგს, რაც იმას ნიშნავს, რომ ის ექვემდებარება გზშ-ს და შეიძლება განხორციელდეს მხოლოდ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების საფუძველზე.

კოდექსის I დანართში ჩამოთვლილი საქმიანობის დასაწყებად გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღებისთვის, საჭიროა ორი ეტაპი: 1) სკოპინგის და 2) გარემოზე ზემოქმედების შეფასების გავლა.

შეფასების საწყის ეტაპზე, მომზადდა და 2019 წლის 21 აგვისტოს წარედგინა გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს (შემდგომში - სამინისტრო) სკოპინგის ანგარიში. სამინისტროს მიერ დაიგეგმა და ჩატარდა სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა. შეხვედრა შედგა 16 სექტემბერს, 14:00 საათზე დაბა აბასთუმნის საზოგადოებრივი ცენტრის (აბასთუმნის ფილტვის ცენტრი) შენობაში (იხ. საჯარო განხილვის ლინკი <https://mepa.gov.ge/Ge/PublicInformation/16890>), რის შესახებაც 27 აგვისტოს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსდა შესაბამისი ინფორმაცია, ხოლო 29 აგვისტოს სამინისტროს წერილით ეცნობა ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერიას (წერილი N 8546/01). კანონის შესაბამისად, საზოგადოების ნებისმიერ წარმომადგენელს მიეცა საჯარო განხილვაში მონაწილეობის, ისევე როგორც შენიშვნების და მოსაზრებების წარდგენის

¹ სარეგისტრაციო კოდი 360160000.05.001.018492, მიღების თარიღი 01.06.2017, კონსოლიდირებული ვერსიის პუბლიკაციის თარიღი 07.12.2017

უფლება. პროექტის დოკუმენტაციასთან დაკავშირებული შენიშვნების და მოსაზრებების წარმოდგენის ვადად დადგინდა 2019 წლის 17 სექტემბერი.

შეფასების პროცესში საავტომობილო გზების დეპარტამენტში ჩატარდა შეხვედრები (აპრილი-ივნისი, 2019) სხვადასხვა დარგის ექსპერტების მონაწილეობით.

სკოპინგის დასკვნა (#17) პროექტზე გაიცა 6.03.2020.

გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის შესაბამისად, კანონმდებლობით განსაზღვრული მოთხოვნების და შემოსული კომენტარების-შენიშვნების გათვალისწინებით მომზადდა განსახილველად წარმოდგენილი გზმ-ს ანგარიში.

4. გზმ-ს მიზანი

საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, პროექტის განსახორციელებლად ნებართვის მისაღებად აუცილებელია დაგეგმილი საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასება. შეფასების პროცესი გულისხმობს:

- საპროექტო ტერიტორიის არსებული (ფონური) მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის შეგროვება-ანალიზს,
- საველე კვლევებს, დამატებითი ინფორმაციის მოსაგროვებლად და არსებულის გადამოწმების მიზნით,
- მოსამზადებელი, სამშენებლო სამუშაოების და გზის ექსპლოატაციის დროს ფიზიკურ, ბიოლოგიურ და სოციალურ-ეკონომიკურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას,
- ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების განსაზღვრას და
- ამ ღონისძიებების შესრულების შემდეგ 'დარჩენილი' (ე.წ. ნარჩენი) ზემოქმედების შეფასებას,
- აღნიშნული შემარბილებელი ღონისძიებების მართვის და მონიტორინგის გეგმის მომზადებას, სამუშაოების წარმოებისას ადგილზე სიტუაციის მართვის და, საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების განსასაზღვრად.

5. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების მეთოდოლოგია

გზმ-ს პროცესი მოიცავდა შემდეგს:

- (i) სამუშაოს მოცულობის განსაზღვრას (სკოპინგს);
- (ii) დეტალური ფონური მონაცემების შეგროვებას;
- (iii) მოსალოდნელი ზემოქმედებების შეფასებას;
- (iv) შემარბილებელი ღონისძიებების დასახვას; და
- (v) გარემოსდაცვითი მართვისა და მონიტორინგის გეგმების შემუშავებას.

გზმ-ს მომზადების პროცესი ჩატარდა კამერალური და საველე სამუშაოები - ლიტერატურის მონაცემების მიმოხილვა, სხვადასხვა სააგენტოებიდან/წყაროებიდან მონაცემების შეგროვება, ვიზუალური დაკვირვება (ფლორისა და ფაუნის შესწავლა) და გასხვისების ზოლის გაყოლებით არსებული გარემოს მდგომარეობის შესახებ ფაქტობრივი ინფორმაციის მოძიება, ხმაურისა და ჰაერის მოდელირება და შეგროვებული ინფორმაციის ანალიზი. შეფასებისას გამოყენებული იყო პროექტის ავტორების მიერ წარმოდგენილი საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგები და სხვა ტექნიკური ინფორმაცია.

ფონური მდგომარეობა, გარემოს სენსიტიური რეცეპტორები და პოტენციური ზემოქმედება
გზის ანგარიში მოიცავს ინფორმაციას საპროექტო დერეფანში ფიზიკური, ბიოლოგიური და სოციალურ-ეკონომიკური გარემოს მდგომარეობის შესახებ.

გზის დერეფნის კომპლექსური შესწავლის შედეგად გამოვლინდა რეცეპტორები და ზემოქმედების წყაროები. შეფასდა რეცეპტორების სენსიტიურობა.

როგორც უკვე აღინიშნა, საპროექტო დერეფანი კვეთს დაცული/სენსიტიური ტერიტორიის (ბორჯომი-ხარაგაულის ეროვნული პარკი, იგივე სახელწოდების ზურმუხტის ქსელის საიტი, ფრინველებისთვის მნიშვნელოვანი ტერიტორია (IBA), სპეციალური დაცვის ტერიტორია (SPA)). აქედან გამომდინარე, შეფასების პროცესში განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილდა ბიომრავალფეროვნებაზე და დაცულ ტერიტორიებზე ზემოქმედების შეფასების საკითხზე.

საპროექტო მაგისტრალი არ ეხება დასახლებულ ტერიტორიებს და კერძო საკუთრებაში მყოფ ნაკვეთებს (გამონაკლისს საპროექტო გზის დასაწყისში მდებარე ერთი ნაკვეთი წარმოადგენს.) მაგისტრალი კვეთს არაურბანულ ტერიტორიას, სადაც სამრეწველო დაბინძურების წყაროები არ არსებობს.

ტერიტორიის რელიეფის სირთულის გამო მშენებლობის პროცესში საჭირო იქნება აფეთქებითი სამუშაოების წარმოება. გამოყენებული იქნება მცირე მუხტი.

საპროექტო გზის დერეფანში მცენარეული საფარი ძირითადად წიწვოვანი მცენარეებით (ნაძვი, ფიჭვი, სოჭი). გვხვდება მცენარეების დაცული სახეობები - მაღალმთის მუხა და მცირენაყოფა ბალამწარა.

პროექტის რეგიონში ლიტერატურული მონაცემებით გვხვდება ძუძუმწოვრების 40 სახეობა, მათ შორის საერთაშორისო კონვენციით და საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ცხოველთა სახეობები (დათვი, წავი, კავკასიური ციყვი, ფოცხვერი, კეთილშობილი ირემი, არჩვი), 18 სახეობის ღამურა (4 მათგანი დაცული), ასზე მეტი სახეობის ფრინველი (მათგან 15 დაცული სახეობა), ქვეწარმავლების 12 სახეობა (მათგან 1 დაცული). 9 სახეობის ამფიბია (მათგან 3 სახეობა დაცული). ცხადია, ყველა ზემოაღნიშნული სახეობა საპროექტო დერეფანში არ ბინადრობს, თუმცა საპროექტო ის ფაქტი, რომ გზა დაცულ ტერიტორიას კვეთს, სადაც ეს სახეობები ბინადრობენ, საპროექტო დერეფნის სენსიტიურობაზე მიანიშნებს.

პროექტის ალტერნატივები

პროექტის შეფასებისას განხილულ იქნა მიმართულებების, გზის საფარის სხვადასხვა ტიპის ალტერნატივები. შეფასებისას გათვალისწინებული იყო ყოველი ვარიანტის დადებითი და უარყოფითი მხარეები. განხილული ალტერნატივებიდან პრიორიტეტულად შერჩეულ იქნა გარემოზე მინიმალური ზემოქმედების მქონე ალტერნატივა.

პოტენციური ზემოქმედებები და შემარბილებელი ღონისძიებები

გარემოს რეცეპტორების და სენსიტიურობის გათვალისწინებით, პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებული ძირითადი რისკების შესამცირებლად შემუშავდა შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

- ზემოქმედება მცენარეულ საფარზე, ფაუნაზე, ჰაბიტატებზე და დაცულ ტერიტორიებზე: გასხვისების ზოლის გაწმენდა გულისხმობს მცენარეული საფარის მოხსნას, ხეების მოჭრის ჩათვლით. ზემოქმედების შესამცირებლად მცენარეული საფარის აღება მინიმუმამდე იქნება დაყვანილი. მოხდება მშენებლობის დროს დარღვეული უბნების რეკულტივაცია და გამწვანება, რაც შეარბილებს მშენებლობით გამოწვეულ მცენარეული საფარის დაზიანებას და ფაუნის შემფოთებას. მდინარეში და მის მახლობლად მუშაობისას გათვალისწინებული იქნება წყლის დაბინძურებისგან დაცვის ღონისძიებები. მცენარეული საფარის მოხსნა ჩატარდება ცხოველთა სამყაროსთვის ნაკლებად სენსიტიურ პერიოდში. სამუშაოები დაიგეგმება ცხოველთათვის მნიშვნელოვანი პერიოდების გათვალისწინებით. პერსონალს ჩატარდება შესაბამისი ინსტრუქტაჟი. იწარმოებს მონიტორინგი. შერჩეული ტრასა არ მოახდენს გავლენას კრიტიკულ ჰაბიტატებზე. გატარდება წავის და ღამურების და სხვა სახეობებზე ზემოქმედების შერბილების ღონისძიებები. თევზის დასაცავად დაცული იქნება ზედაპირული წყლის ხარისხის გაუარესების თავიდან ასაცილებლად განსაზღვრული ქმედებები (მაგ. აკრძალული იქნება დაუმუშავებელი წყლის ზედაპირული წყლის ობიექტებში ჩაშვება).

საპროექტო ტერიტორიის უახლოესი დაცული/მნიშვნელოვანი სტატუსის მქონე ტერიტორიებზე - ბორჯომ-ხარაგაულის პარკი, ზურმუხტის ქსელის კანდიდატი საიტი, ფრინველებისთვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიები - ზემოქმედების შესამცირებლად დაცული იქნება ფაუნაზე, წყლის და ნიადაგის გარემოზე, ხმაურის და ემისიების შესამცირებლად განსაზღვრული ღონისძიებები. აღნიშნულ შემთხვევაში ზემოქმედება ბიომრავალფეროვნებაზე, მათ შორის დაცულ ტერიტორიებზე კრიტიკული არ იქნება. სამუშაოების წარმოების პროცესში იწარმოებს მონიტორინგი, რომელიც გაგრძელდება გზის ექსპლოატაციაში გაშვების შემდეგ მინიმუმ 2 წლის განმავლობაში.

- ზემოქმედება ადგილობრივ მოსახლეობაზე: სამშენებლო ტექნიკის მოძრაობა, დროებითი ბანაკების მოწყობა და სამშენებლო უბნების, მასალის და ნარჩენების დროებითი დასაწყობება მოხდება ისე, რომ ადგილი არ ჰქონდეს, ან მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი, ადგილობრივი მოსახლეობის თავისუფალი მოძრაობის შეფერხება. ჰაერის ხარისხის გაუარესება გაკონტროლდება სამშენებლო ტექნიკის გამართულობის დაცვით. არ დაიშვება ჩართული ძრავებით უქმად გაჩერება ან უქმე რეჟიმში მოძრაობა. სამშენებლო ტექნიკის მუშაობა შეიზღუდება რეგულარული სამუშაო საათებით. სამშენებლო ტექნიკის/მანქანების მოძრაობის გამო ადგილობრივი გზების დაზიანების შემთხვევაში კონტრაქტორის დემობილიზაციამდე დაზიანებული გზა/გზები მოწესრიგდება, სამუშაოს წარმოების დროს მესამე მხარის საკუთრების დაზიანების შემთხვევაში, მოხდება მისი აღდგენა. მიწის ნაკვეთების დროებით სარგებლობაში აღების შემთხვევაში მოხდება შესაბამისი, კანონით განსაზღვრული კომპენსაცია. მოსახლეობა ინფორმირებული იქნება გასაჩივრების მექანიზმის და პროცედურის შესახებ. მოხდება ყველა საჩივრის აღრიცხვა და შესაბამისი რეაგირება. თუმცა აღსანიშნავია, რომ პროექტის მოსახლეობისგან დაშორებულობის გათვალისწინებით, უშუალოდ სამშენებლო სამუშაოების წარმოების დროს მათზე ზემოქმედება დაბალი იქნება.
- სამუშაო უბნების და მისასვლელი გზების ოპერირება: ტერიტორიის შერჩევა მოხდება სამუშაოს წარმოებისთვის მოხერხებულობის, მოსახლეობაზე ზემოქმედების რისკის შემცირების აუცილებლობის, ლანდშაფტისა და ეკოსისტემისადმი მინიმალური ზიანის მიყენების პრინციპის გათვალისწინებით, დაცული ტერიტორიის გარეთ, მისგან მაქსიმალური შესაძლო დაშორებით. ტერიტორიაზე გამოყოფილი იქნება მასალებისა და

ნარჩენების მოკლე დროით განთავსების უზნები, სამუშაო უზნებზე დაიდგმება გადასატანი საპირფარეშოები. წახალისებული იქნება ტექნიკის ტექნომსახურება (მანქანების რეცხვა) და საწვავით გამართვა მოედნის გარეთ, შესაბამისი პროფილის კომერციულ ობიექტებზე. იმ შემთხვევაში, თუ ეს შეუძლებელია, მანქანა-მექანიზმების გასამართ და ტექნომსახურებისთვის გამოყოფილ უზნებზე მოეწყობა გაუმტარი საფარის და ბარიერებით აღჭურვილი მოედანი შემთხვევითი დაღვრის შესაკავებლად. უსაფრთხოების იგივე ზომები იქნება მიღებული სახიფათო ნივთიერებების (არსებობის შემთხვევაში) საცავის ადგილებისათვის. პროექტის საჭიროებისთვის გამოყენებული იქნება გასხვისების ზოლის ფარგლებში არსებული მონაკვეთები. დამატებითი ტერიტორიის გამოყენების საჭიროების შემთხვევაში შერჩევა მოხდება გარემოსდაცვის მოთხოვნების გათვალისწინებით. ტერიტორია შეთანხმდება გარემოსდაცვის უწყებასთან. სამუშაოების დასრულების შემდეგ, კონტრაქტორი (საგზაო დეპარტამენტის ზედამხედველობით) დაშლის და გაიტანოს ტერიტორიიდან ყველა დროებითი კონსტრუქციას, გაწმენდს ტერიტორიას და აღადგენს მას თავდაპირველთან მიახლოებულ მგომარობამდე.

- ჰაერის დაბინძურება:** ჰაერის დაბინძურებას შესაძლოა ადგილი ჰქონდეს მიწის სამუშაოებისას; სატრანსპორტო საშუალებების/სამშენებლო ტექნიკის არასათანადო ტექნიკური მდგომარეობის; მოხსნილი ნაყოფიერი ნიადაგის, წვრილმარცვლოვანი ფრაქციის მასალის, მიწის და ნარჩენების დასაწყობებისას; მოუკირწყლავ და მტვრიან საფარზე ავტომობილების მოძრაობის შემთხვევაში, აფეთქებითი სამუშაოების წარმოების დროს. მტვრის გაფრქვევისა და ემისიების შემცირების მიზნით, მოხდება სამშენებლო ტექნიკის გამართულ მუშა მდგომარეობაში ყოფნის უზრუნველყოფა. სამშენებლო მანქანებისთვის დაწესდება მოძრაობის სიჩქარის ოპტიმალური ზღვარი; ტრანსპორტირებისას ფხვიერი მასალა დაიფარება ბრეზენტით. მშრალ ამინდებში, სამუშაო საათების განმავლობაში, მოხდება მოუკირწყლავი გზისა და ღია გრუნტის მორწყვა. (ბანაკის განთავსების ადგილი, ბეტონის კვანძის და ასფალტის მოწყობა-ფუნქციონირების საკითხი განისაზღვრება ტენდერის საფუძველზე გამოვლენილი სამშენებლო კომპანიის მიერ).
- ხმაური და ვიბრაცია:** მშენებლობის დროს ხმაურის შესამცირებლად ნავარაუდევია შემარბილებელი ქმედებების გატარება. ექპლოატაციის ეტაპზე ხმაურით გამოწვეული დისკომფორტის შესამცირებლად, იწარმოებს მონიტორინგი. დამატებითი ღონისძიებები განისაზღვრება მონიტორინგის შედეგების საფუძველზე, და/ან მოსახლეობისგან საჩივრების შემოსვლის შემთხვევაში. ვიბრაციის შენობებზე/კონსტრუქციებზე ზემოქმედება პროექტის მოსახლეობისგან დაშორებულობის გამო ნაკლებსავარაუდოა. მშენებლობის პროცესში იწარმოებს ფერდობების სტაბილურობის კონტროლი. აფეთქებითი სამუშაოებისას ვიბრაციის შედეგად გრუნტის სტაბილურობის დარღვევის რისკის თავიდან ასაცილებლად იწარმოებს მონიტორინგი. სამუშაოს დაწყებამდე მშენებელი შეაფასებს რისკს და შეიმუშავებს-განახორციელებს შესაბამის შემარბილებელ ღონისძიებებს,
- სამშენებლო ტექნიკის ოპერირება:** რეგულარულად შემოწმდება სამშენებლო ტექნიკის ტექნიკური გამართულობა, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი გამონაბოლქვით ჰაერის დაბინძურების და ნიადაგის/წყლის საწვავის/ზეთის დაღვრის შედეგად დაბინძურება. სამშენებლო ტექნიკის და მანქანების ტექნომსახურება, საწვავით გამართვა და რეცხვა მოხდება ტერიტორიის გარეთ, შესაბამისი პროფილის კომერციულ ობიექტებზე. საწვავის/ზეთების დაღვრით გარემოს დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად გამოიყოფა

მანქანების/ტექნიკის პარკირების და გადაუდებელი მომსახურების უბნები. ამ მიზნით შეირჩევა წყლის ობიექტებიდან და გარემოს სენსიტიური რეცეპტორებისგან არანაკლებ 20მ-ით მოშორებული ადგილები.

- ზემოქმედება ნიადაგზე: მიწის სამუშაოებმა შესაძლებელია გამოიწვიონ ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დაკარგვა და, არასათანადო წარმართვისას, ხელი შეუწყონ ნიადაგის ეროზიას. ამ ზემოქმედებების თავიდან აცილება/შერბილება მოხდება ნაყოფიერო ფენის მოხსნით და დასაწყობებით ტერიტორიის აღდგენისას გამოყენებამდე. აღსანიშნავია, რომ მცენარეული საფარის სიმჭიდროვის გამო, ნაყოფიერი ნიადაგის მოხსნა ყველა მონაკვეთზე შესაძლებელი არ არის. ფერდობების სტაბილიზაციის უზრუნველსაყოფად, სამუშაოს წარმოების უბნების ფარგლებს გარეთ მაქსიმალურად იქნება შენარჩუნებული მცენარეული საფარი. მკაცრად იქნება დაცული სამუშაო უბნების საზღვრები მათ ფარგლებს გარეთ ნიადაგზე ზემოქმედების გამოსარიცხად. სენსიტიურ უბნებზე იწარმოებს ვიზუალური და, საჭიროების შემთხვევაში, ინსტრუმენტული დაკვირვება.
- ზემოქმედება ზედაპირულ წყლებზე. შერჩეული ალტერნატივა უზრუნველყოფს მინიმალურ ზემოქმედებას ზედაპირულ წყლებზე. უშუალოდ მდინარის კალაპოტში სამუშაოების წარმოება დაგეგმილი არ არის. ზედაპირული წყლის მიმდებარედ მუშაობისას სამუშაოები შესრულდება მეთოდით, რომელიც მინიმუმადე დაიყვანს წყლის დაბინძურების რისკს. ჩამდინარე წყლების ჩაშვება წყლის ობიექტში დაგეგმილი არ არის. განსაკუთრებული ყურადღება მიექცევა. საწვავისა და საპოხი მასალების ჟონვის/დაღვრების პრევენციის მიზნით. ყოველდღიურად შემოწმდება ტექნიკის გამართულობა. აკრძალული იქნება სამშენებლო მასალებისა და ნარჩენების განთავსება, მანქანების სადგომის მოწყობა წყლის ობიექტების სიახლოვეს. პროექტის შესაბამისად, მოწყობილი იქნება ხიდიდან წყალარინების და გაწმენდის სისტემა ზედაპირული წყლის დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად.
- სამშენებლო და სხვა ნარჩენების მართვა: ნარჩენების მართვა მოხდება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ შემუშავებული და შეთანხმებული ნარჩენების მართვის გეგმის შესაბამისად. ნარჩენების დროებითი მოკლევადიანი დასაწყობება მოხდება სამშენებლო ნარჩენების, გრუნტის, საყოფაცხოვრებო მყარი ნარჩენებისა და სახიფათო ნარჩენების დახარისხებით. ეს უკანასკნელი - გამოყენებული ფილტრები, საპოხი მასალა, სხვ - მოთავსდება დახურულ, იზოლირებულ საცავში, ტიპის და საშიშროების კლასის მიხედვით. სახიფათო ნარჩენების გატანა/უტილიზაცია მოხდება ლიცენზირებული კონტრაქტორის მიერ. გაფორმდება ხელშეკრულება საქართველოს მყარი ნარჩენების მართვის კომპანიასთან უახლოეს ნაგავსაყრელზე ინერტული/საყოფაცხოვრებო ნარჩენების გატანასთან დაკავშირებით. ინერტული სამშენებლო მასალის განთავსების უბნები, თუ მათი საჭიროება იქნება - შეთანხმდება ადგილობრივ ადმინისტრაციასთან და ეცნობება გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს. ნარჩენი მასალის ტერიტორიაზე დაგროვების პრობლემის თავიდან ასაცილებლად განისაზღვრება და დაცული იქნება მასალის შემოტანის გრაფიკი და შემოსატანი მასალის მოცულობა. სახიფათო ნარჩენების უტილიზაცია მოხდება ამ საქმიანობაზე უფლებამოსილი კონტრაქტორის მიერ, ხელშეკრულების საფუძველზე.
- კარიერებისა და სარეზერვო ნათხარის (თუ მათი საჭიროება იქნება) ოპერირება: ინერტული მასალების შესყიდვა, საჭიროების შემთხვევაში, მოხდება მხოლოდ ლიცენზიის მქონე იურიდიული ან ფიზიკური პირისაგან. ტენდერში გამარჯვებულ მშენებელ კონტრაქტორს შეიძლება გააჩნდეს მასალის მოპოვების ნებართვა (ლიცენზია)

ან, სურვილის შემთხვევაში, შეეძლება მოიპოვოს ქვიშა-ხრემის მოპოვების მოკლევადიანი ლიცენზია. მოპოვება შესაძლებელია მოხდეს მხოლოდ ლიცენზიის პირობების შესაბამისად. ლიცენზიის აღების შემთხვევაში, კონტრაქტორი პასუხისმგებელი იქნება კარიერის ექსპლუატაციისა და რეკულტივაციის გეგმის შემუშავებაზე, შეთანხმებასა და პირობების მკაცრად შესრულებაზე. ლიცენზიის მფლობელის საქმიანობა გაკონტროლდება გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს გარემოსდაცვითი ზედამხედველობის დეპარტამენტის მიერ.

- სამუშაოები ისტორიულ, კულტურულ და არქეოლოგიურ საიტებთან ახლოს: გზატკეცილის მშენებლობა არ იმოქმედებს ისტორიულ, კულტურულ და/ან არქეოლოგიურ ძეგლებზე. თუმცა, მოსამზადებელი და სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას დაცული იქნება შემთხვევითი აღმოჩენისთვის დადგენილი პროცედურა. თუ მოხდა არტეფაქტის აღმოჩენა ფიზიკური საქმიანობა საიტზე დაუყოვნებლივ შეჩერდება, ფაქტის შესახებ სასწრაფოდ ეცნობება კულტურისა და ძეგლთა დაცვის სააგენტოს. სამუშაოები განახლდება მხოლოდ საკითხის შესწავლის და აღნიშნული უწყებიდან სამუშაოს გაგრძელების ნებართვის მიღების შემდეგ.
- შრომის დაცვა და უსაფრთხოება: სამშენებლო ბანაკები უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო სანიტარული პირობებით. მუშები და პროექტში დასაქმებული სხვა პერსონალი აღჭურვილი იქნება სამუშაოს სპეციფიკის შესაბამისი ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებითა და მოწყობილობებით. პერსონალს ჩატარდება ტრენინგი უსაფრთხოების წესების და საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების საკითხებში. დაცული იქნება სამუშაო დღის ხანგრძლივობა. პერსონალი ინფორმირებული იქნება გასაჩივრების პროცედურის შესახებ. ყველა ავარიული შემთხვევა/ინციდენტი აღირიცხება და გაანალიზდება გამეორების თავიდან ასაცილებლად. მძიმე ტექნიკაზე მომუშავე მუშებისთვის სავალდებულო იქნება სათანადო ლიცენზიის ქონა და დაზღვევის არსებობა. გვირაბში მუშაობისას იწარმოებს ჰაერის ხარისხის კონტროლი. აფეთქებითი სამუშაოები შესრულდება მხოლოდ შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე პერსონალის მიერ.

გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა (გმგ)

გზმ მოიცავს გმგ-ს, შემოთავაზებული შემარბილებელი ღონისძიებების და მონიტორინგის ინდიკატორების ჩვენებით. მასში დაფიქსირებულია საგზაო დეპარტამენტის, როგორც მაკონტროლებლის და შემარბილებელ ღონისძიებებთან შესაბამისობის დაცვაზე ზედამხედველის ფუნქციას.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დაქირავებული იქნება ზედამხედველ-კონსულტანტი სამშენებლო სამუშაოების ტექნიკური კონტროლის და ხარისხის უზრუნველყოფისთვის. გარემოს მონიტორინგი იქნება კონსულტანტის დავალების განუყოფელი ნაწილი, ინფორმაცია გმგ-სთან შესაბამისობის შესახებ შევა ზედამხედველის საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის წარსადგენ რეგულარულ ანგარიშგებაში.

დეპარტამენტს დაეკისრება ზოგადი პასუხისმგებლობა გარემოსდაცვითი ნორმებთან შესაბამისობის დაცვაზე. ეს გულისხმობს ზედამხედველ-კონსულტანტის საქმიანობის ხარისხის უზრუნველყოფას, საიტის ინსპექტირებას, დროულ რეაგირებას კონსულტანტის ან საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინსპექტორების მიერ გამოვლენილ ნებისმიერ საკითხზე, და პროექტის განხორციელების პროცესში ყველა გარემოსდაცვითი ასპექტის აღრიცხვას. მდგომარეობის კონტროლი განხორციელდება გარემოს დაცვის და სოფლის

მეურნეობის სამინისტროს სხვადასხვა სტრუქტურული ერთეულის მიერ მათი მანდატის და წლიური სამუშაო გეგმის შესაბამისად. სამინისტრო ასევე გაუწევს ზედამხედველობას პროექტისთვის გაცემული გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის პირობების შესრულებას.

სამუშაოების დაწყებამდე შერჩეულ კონტრაქტორს მოეთხოვება დააზუსტოს სამუშაოსთვის საჭირო დროებით სარგებლობაში გამოსაყენებელი ტერიტორიის, მათ შორის ბანაკის, წარუდგინოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს სამუშაოს ორგანიზების გეგმა და სხვა დოკუმენტების რიგი (ნარჩენების მართვის, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების დაცვის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების და ა.შ).

სამშენებლო სამუშაოების დასრულების ეტაპზე მშენებელი კონტრაქტორი ასევე შეიმუშავებს და წარუდგენს დეპარტამენტს რეკულტივაციის (გამწვანებისა და ლანდშაფტის აღდგენის, საკუთარი კარიერის გამოყენების შემთხვევაში - კარიერის რეკულტივაციის) გეგმას.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტი პასუხისმგებელი იქნება ამ გეგმებთან კონტრაქტორის ქმედებების შესაბამისობის კონტროლზე.

გზატკეცილის ექსპლოატაცია

უსაფრთხოების და გარემოსდაცვით ნორმებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფა იქნება პრიორიტეტი ფუნქციონირების ეტაპზე. დაცული იქნება შესაბამისობა ნაციონალურ კანონმდებლობასა და საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკასთან.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ გამოვლენილი კონტრაქტორი პასუხისმგებელი იქნება გზატკეცილის გასწვრივ მყარი ნარჩენების რეგულარულ შეგროვებაზე. დეპარტამენტის მიერ უზრუნველყოფილი იქნება გზატკეცილის ტექნიკური მდგომარეობის კონტროლი და სარემონტო სამუშაოების ორგანიზება. დაცულ ტერიტორიებზე და ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების თავიდან ასაცილებლად, გზის ექსპლოატაციის პირველი ორი წლის განმავლობაში იწარმოებს მონიტორინგი. საჭიროების შემთხვევაში შემუშავდება და შესრულდება დამატებითი შემარბილებელი ქმედებები (მაგ. განისაზღვრება მწვანე ხიდების განთავსების ოპტიმალური ლოკაციები). მონიტორინგისთვის გამოყენებული იქნება ფოტოხაფანგები. იწარმოებს ზედაპირული წყლის ხარისხის პერიოდული კონტროლი.

6. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შედეგები

დაგეგმილი პროექტის სხვადასხვა ეტაპზე გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შედეგები ცხრილის სახით მოცემულია ქვემოთ.

ცხრილი 3. ზემოქმედების მნიშვნელოვნების შეფასება - შემარბილებელი ღონისძიებების გათვალისწინების გარეშე

ასპექტი	ფაზა	ზემოქმედება	რეცეპტორი	ზემოქმედების ქვეშე მოქმედი რეცეპტორების რაობა	რეცეპტორის სენსიტიურობა	სიდიდე	ხანგრძლივობა	სივრცული გავლენა	შედეგი	ალბათობა	მნიშვნელოვნება
ჰაერის ხარისხი	C	ემისიები სტაციონარული წყაროებიდან	მოსახლეობა	L	H	M	ST	L	L	DEF	L
			ცხოველთა სამყარო	L	H	M	ST	L	L	POSS	L
	C	გამონაბოლქვი მანქანა-დანადგარებიდან	მოსახლეობა	L	H	M	ST	L	L	DEF	L
			ცხოველთა სამყარო	L	H	M	ST	L	L	DEF	L
	C	მტვერი ტრანსპორტის მოძრაობისას და მიწაყრილებიდან	მოსახლეობა	M	H	M	ST	S	L	DEF	L
			ცხოველთა სამყარო	L	H	M	ST	S	L	DEF	L
O	გამონაბოლქვი მანქანა-დანადგარებიდან	მოსახლეობა	M	L	M	ST	M	M	DEF	M	
		ცხოველთა სამყარო	L	H	M	LT	S	L	DEF	L	
კლიმატის ცვლილება	C	სათბური აირების ემისია გზის მშენებლობისას	გლობალური	H	L	L	ST	H	M	DEF	M
	O	სათბური აირების ემისია გზის მანქანებიდან	გლობალური	H	L	L	MT	H	M	DEF	M
ხმაური	C	ხმაური სამშენებლო მანქანებიდან	პერსონალი/ მოსახლეობა	L	H	M	ST	L	L	DEF	L
	O	ხმაური სატრანსპორტო მოძრაობიდან	ცხოველთა სამყარო	M	H	M	LT	L	M	DEF	M
ნიადაგი	C	ნაყოფიერი ნიადაგის დაკარგვა/ დეგრადაცია	გარემოს ხარისხი	M	H	M	ST	L	L	POSS	L
	C	არასტაბილური ფერდობების ეროზია სამუშაოს არასათანადო წარმოებისას	გარემოს ხარისხი	L	H	L	ST	L	L	POSS	L
	O	ეროზია ცუდად დაპროექტებული დრენაჟის გამო	მოსახლეობა	L	M	L	MT	L	L	UL	L
	O	ნიადაგის დეგრადაცია ეროზიის საწინააღმდეგო ღონისძიებების/დამცავი	გარემოს ხარისხი	L	L	L	MT	L	L	UL	L

ასპექტი	ფაზა	ზემოქმედება	რეცეპტორი	ზემოქმედების ქვეშე მოქცეული რეცეპტორების რაოდენობა	რეცეპტორის სენსიტიურობა	სიდიდე	ხანგრძლივობა	სივრცული ბავლენა	შედეგი	ალბათობა	მნიშვნელოვნება
		კონსტრუქციების არასათანადო დაგეგმვისას									
	C/O	ნიადაგის დაბინძურება დაღვრის შედეგად	გარემოს ხარისხი	M	M	M	ST	L	L	POSS	L
ჰიდროლოგია/ ზედაპ. წყალი	C	წყლის დაბინძურება	გარემოს ხარისხი	M	H	M	ST	L	L	POSS	L
			ცხოველთა სამყარო	L	M	L	ST	L	L	POSS	L
			მოსახლეობა.	M	H	M	ST	L	L	POSS	L
	C	მუშაობის პროცესში წყლის გამოყენების გამო სხვა მოსარგებლებზე გავლენის შესაძლებლობა	წყალმოსარგებლები/ წყლის ბიომრავალფეროვნება	L	H	M	ST	M	M	POSS	M
	C	მიწისქვეშა წყლის დაკარგვა სამუშაოების, განსაკუთრებით ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოების წარმოებისას	გარემოს ხარისხი	M	H	M	LT/ MT	L	M	UL	L
			მოსახლეობა	L	H	L	ST	L	L	UL	L
O	წყლის დაბინძურება	ცხოველთა სამყარო	L	H	L	ST	L	L	UL	L	
		გარემოს ხარისხი	L	M	L	ST	L	L	UL	L	
C	გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურება ფერდობებზე მუშაობის არასათანადო წარმოებისას	გარემოს ხარისხი	L	M	L	ST	L	L	UL	L	
		პერსონალის უსაფრთხოება	M	H	M	ST	L	L	M	L	
O	მეწყურული პროცესები ფერდობის დაცვის კონსტრუქციების ცუდი დიზაინის გამო	გარემოს ხარისხი	L	M	L	LT	L	M	UL	L	
ფლორა და ფაუნა	C	ჰაბიტატის დეგრადაცია ტერიტორიის გაწმენდისას	გარემოს ხარისხი	M	H	M	MT	L	M	POSS	M
	C	ხეების მოჭრა	გარემოს ხარისხი	M	H	M	MT	L	M	DEF	M
	O	სამიგრაციო გზების ბლოკირება	გარემოს ხარისხი	M	H	M	LT	L	M	POSS	M
დაცული ტერიტორია	C	ჰაბიტატის დეგრადაცია	გარემოს ხარისხი	M	H	M	LT	M	H	DEF	H
	C	საპროექტო დერეფანში მცენარეების მოძრა/დაზიანება	მცენარეული საფარზე	M	H	M	LT	M	H	DEF	H

ასპექტი	ფაზა	ზემოქმედება	რეცეპტორი	ზემოქმედების ქვეშე მოქცეული რეცეპტორების რაოდენობა	რეცეპტორის სენსიტიურობა	სიდიდე	ხანგრძლივობა	სივრცული ბავლენა	შედეგი	ალბათობა	მნიშვნელოვნება
	C	ბარიერის ეფექტი, ხმაური. ვიბრაცია, ჰაბიტატის ფრაგმენტაცია	ცხოველთა სამყარო	M	H	M	LT	M	H	DEF	H
	O	ფიზიკური დაზიანება, ხმაურის და სატრანსპორტო ნაკადის გამო შეშფოთება	ცხოველთა სამყარო	M	H	M	LT	L	M	POSS	M
ინფრასტრუქტურა და ტრანსპორტი	C	სამშენებლო მანქანების მიზეზით მისასვლელ გზების დაზიანება	გზით მოსარგებლები	L	M	L	ST	M	L	POSS	L
	C	მოდრაობის შეფერხება სამუშაოების გამო	მოსახლეობა	L	L	L	ST	L	L	UL	L
	C	თავისუფალი გადაადგილების შეზღუდვა სამშენებლო სამუშაოების გამო	მოსახლეობა	L	L	L	ST	L	L	UL	L
	C	მომსახურების/კომუნალური ინფრასტრუქტურის დროებითი შეწყვეტა სამშენებლო სამუშაოების გამო	მოსახლეობა	M	H	M	ST	L	L	DEF	L
მიწათსარგებლობა	C	მიწის და/ან საკუთრების დაკარგვა ახალი გზის მშენებლობის გამო განსახლების საჭიროება	მიწის/საკუთრების მფლობელები	L	H	L	LT	L	M	DEF	M
ნარჩენები	C	დაბინძურება სახიფათო ნარჩენებით	გარემოს ხარისხი	L	H	L	ST	L	L	POSS	L
	C	დაბინძურება ინერტული ნარჩენებით	გარემოს ხარისხი	L	M	L	ST	L	L	POSS	L
	C	შუთაწმენდებელ ტერიტორიაზე გვირაბის და ჭრილების მოწყობისას წარმოქმნილი ფუჭი ქანების დაყრისას	გარემოს ხარისხი	M	M	M	MT	M	M	POSS	M
	O	გზისპირების/გზის დაბინძურება	გარემოს ხარისხი /ცხოველთა სამყარო	M	M	M	ST	L	L	POSS	L
			ვიზუალური ეფექტი/უსაფრთხოება	M	M	L	ST	L	L	POSS	L

საპროექტი	ფაზა	ზემოქმედება	რეცეპტორი	ზემოქმედების ქვეშე მოქცეული რეცეპტორების რაოდენობა	რეცეპტორის სენსიტიურობა	სიდიდე	ხანგრძლივობა	სივრცული ბავლენა	შედეგი	ალბათობა	მნიშვნელოვნება
შრომის უსაფრობ.	C	ავარიები მუშაობისას	პერსონალი	M	H	M	ST	L	L	DEF	L
ავარიული სიტუაციები	C	ხანძარი, აფეთქება, სხვ.	პერსონალი/ მოსახლეობა	M	H	L	ST	L	L	POSS	L
			ჰაბიტატი - მცენარეული საფარი, ცხოველთა სამყარო	M	H	M	MT	L	M	POSS	M
	O	შეჯახება, ხანძარი, აფეთქება, სხვ.	ჰაბიტატი - მცენარეული საფარი, ცხოველთა სამყარო	M	H	L	MT	L-M	L	POSS	L
			გზით მოსარგებლები	L	H	L	ST	L	L	POSS	L
კულტურული მემკვიდრეობა	C	კულტურული მემკვიდრეობის დაზიანება მშენებლობის დროს	ფიზიკური კულტურული რესურსები და	L	H	L	LT	L	L	UL	L
	O	გავლენა კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებზე - მტვერი, ხმაური, სხვ.	მოსარგებლები	L	H	L	ST	L	L	UL	L

C - მშენებლობა; O - ექსპლოატაცია; L - დაბალი, M - საშუალო, H- მაღალი; ST- მოკლევადიანი/ხანმოკლე/დაბალი სიხშირის; MT- საშუალოვადიანი, საშუალო სიხშირის; LT - გრძელვადიანი, დიდი სიხშირის; UL - ნაკლებ სავარაუდო, POSS - შესაძლებელი, DEF - უქვევლი

ცხრილის განმარტება :

შედეგის შეფასება/რანჟირება				
სიდიდე	ხანგრძლივობა	სივრცული მასშტაბი		
		დაბალი	საშუალო	
დაბალი	მოკლევადიანი/დაბალი სიხშირის	L	L	M
	საშ.ხანგრძლივობის/საშ.სიხშირის	L	L	M
		M	M	M

საშუალო	მოკლევადიანი/დაბალი სიხშირის	L	M	M
	საშ.ხანგრძლივობის/საშ.სიხშირის	M	M	H
		M	H	H
მაღალი	მოკლევადიანი/დაბალი სიხშირის	M	M	H
	საშ.ხანგრძლივობის/საშ.სიხშირის	M	M	H
		H	H	H
მნიშვნელოვნების შეფასება/რანჟირება				
		შედეგი		
		დაბალი	საშუალო	მაღალი
ზემოქმედების ალბათობა	უქველი	L	M	H
	შესაძლო	L	M	H
	ნაკლებ სავარაუდო	L	L	M

როგორც ცხრილიდან ჩანს, პროექტის განხორციელების პროცესში მოსალოდნელია საშუალო-მაღალი ზემოქმედება ბიომრავალფეროვნებაზე, მათ შორის დაცული ტერიტორიის საზღვრებში. დაგეგმილი შემარბილებელი და საკომპენსაციო ქმედებების ჩატარებით ნარჩენი ზემოქმედება შესაძლებელია შეფასდეს როგორც საშუალო.

7. ინფორმაციის გასაჯაროება და კონსულტაციები დაინტერესებულ მხარეებთან
ანგარიშის მომზადებისას ჩატარდება კონსულტაციები სპეციალისტებთან და დაინტერესებულ მხარეებთან (აპრილი-ივნისი, 2019).

ინფორმაციის გასაჯაროება მოხდა საქართველოს კანონმდებლობით (გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი) განსაზღვრული პროცედურის შესაბამისად.

საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“-ს მოთხოვნების მიხედვით შეფასების საწყის ეტაპზე, მომზადდა და 2019 წლის 21 აგვისტოს წარედგინა გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს სკოპინგის ანგარიში.

სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა. შეხვედრა შედგა 16 სექტემბერს, 14:00 საათზე დაბა აბასთუმნის საზოგადოებრივი ცენტრის (აბასთუმნის ფილტვის ცენტრი) შენობაში (იხ. საჯარო განხილვის ლინკი <https://mepa.gov.ge/Ge/PublicInformation/16890>), რის შესახებაც 27 აგვისტოს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე განთავსდა შესაბამისი ინფორმაცია, ხოლო 29 აგვისტოს სამინისტროს წერილით ეცნობა ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერიას (წერილი N 8546/01).

კანონის შესაბამისად, საზოგადოების ნებისმიერ წარმომადგენელს მიეცა საჯარო განხილვაში მონაწილეობის, ისევე როგორც შენიშვნების და მოსაზრებების წარდგენის უფლება. პროექტის დოკუმენტაციასთან დაკავშირებული შენიშვნების და მოსაზრებების წარმოდგენის ვადად დადგინდა 2019 წლის 17 სექტემბერი.

გზმ-ს გასაჯაროება და შეხვედრა მოსახლეობასთან. დაინტერესებულ მხარეებთან დაიგეგმება და ჩატარდება გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსში აღწერილი პროცედურის შესაბამისად.