

### ინფორმაცია

#### მცხეთისა და თბილისის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი 2)“ მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე შემოსული შენიშვნებისა და წინადადებების შესახებ

მცხეთისა და თბილისის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი 2)“ მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციის „მწვანე ალტერნატივა“ და ადგილობრივი მოსახლეობის მიერ სააგენტოში წერილობით წარმოდგენილი შენიშვნების გათვალისწინებით, სააგენტოს N 21/2263 წერილის საფუძველზე საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს დაევალა დამატებითი/დაზუსტებული ინფორმაციის წარმოდგენა. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ იქნა პროექტთან დაკავშირებული დამატებითი ინფორმაცია და დოკუმენტაცია (წერილი N 2-08/5926), რომელიც განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე და დაინტერესებული საზოგადოებისთვის განისაზღვრა შენიშვნების წარმოდგენის ვადა. 2025 წლის 28 მაისს, სააგენტოში კვლავ იქნა წარმოდგენილი გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“-ს წერილობითი შენიშვნები, რომლის შინაარსი 2025 წლის 7 მარტის N2126 წერილის მსგავსია.

№	შენიშვნების და წინადადებების ავტორები	შენიშვნების და წინადადებების შინაარსი	პასუხი
1	არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“	სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, წარმოდგენილი უნდა ყოფილიყო: „საპროექტო გზიდან და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურულიდან უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე, მდინარემდე და სხვა შესაძლო ზემოქმედებას	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, გზმ-ის ანგარიშის დანართების ტომში N5 მოცემულია რუკები, სადაც ნაჩვენებია 300 და 500 მეტრიან ზოლში მოქცეული შენობების მდებარეობა. დამატებით, პროექტის გეგმის ნახაზებში, ასახულია ნაგებობების მდებარეობა.

		<p>დაქვემდებარებულ ობიექტებამდე დაზუსტებული მანძილები“ - რაც არ არის განხილული ანგარიშში.</p>	<p>ამასთან, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, შემუშავების პროცესშია განსახლების გეგმა, რომელიც ითვალისწინებს პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მიწის ნაკვეთებისა და მათზე განთავსებული აქტივების გამოსყიდვას.</p> <p>რაც შეეხება დაშორებას უახლოეს მდინარემდე - წიწამურის არეალში მანძილი არსებული/საპროექტო მაგისტრალიდან მდ. არაგვამდე 100-500 მეტრს შეადგენს და პროექტს პირდაპირი ზემოქმედება არ აქვს ზედაპირული წყლის ობიექტთან.</p> <p>გზშ-ის ანგარიშის ტომი 1-ის შესაბამის თავებში ასევე მოცემულია ინფორმაცია თბილისის ეროვნულ პარკამდე, ზურმუხტის ქსელის - საგურამოს საიტამდე, ფრინველთათვის მნიშვნელოვან ტერიტორიებამდე (IBA), ფრინველთა სპეციალურ დაცულ ტერიტორიებამდე (SPA) და კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებამდე დაშორების მანძილების შესახებ. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, საპროექტო დერეფნიდან ყველაზე ახლოს თბილისის ეროვნული პარკი, ზურმუხტის ქსელის დამტკიცებული საიტი საგურამოა, რომლამდეც მანძილი გზის ღერძის ხაზიდან 530 მეტრს შეადგენს, ხოლო ყველაზე ახლოს, საპროექტო გზის ღერძიდან 200 მეტრის მანძილზე ილია ჭავჭავაძის ძეგლი და მონუმენტი მდებარეობს.</p>
--	--	---	---

2	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>არ არის წარმოდგენილი დეტალური ინფორმაცია სამშენებლო სამუშაოების შესახებ, შესაბამისი გეგმა-გრაფიკის და ვადების მითითებით (გვირაბების, სახიდე გადასასვლელების და სხვა მონაკვეთების სამშენებლო სამუშაოების მითითებით). ასევე, დაგეგმილი ლოტების სამშენებლო სამუშაოების ვადების შესახებ ინფორმაცია.</p>	<p>გზშ-ის ანგარიშის ტომი N1-ის ტომის 7.2.4. ქვეთავში მითითებულია, რომ სამშენებლო სამუშაოები იწარმოებს 36 თვის განმავლობაში. ამავე დანართის 7.1 ქვეთავის თანახმად, დეტალურ გეგმა-გრაფიკს სამუშაოების დაწყებამდე კონტრაქტორი წარუდგენს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს.</p>
3	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>Shp ფაილები არასრულყოფილია, წარმოდგენილია ფრაგმენტულად და მნიშვნელოვანი ხარვეზებით.</p>	<p>წარმოდგენილი საპროექტო ტერიტორიის Shp ფაილები სრულყოფილია, სადაც - Shp ფაილებში საგზაო ინფრასტრუქტურის შემადგენელი ელემენტები (გვირაბი, ხიდი და ა.შ.) წარმოდგენილია ცალ-ცალკე. ამასთან, წარმოდგენილი shp ფაილები თანხვედრაშია გზშ-ის ანგარიშითა და დამატებითი დოკუმენტაციით წარმოდგენილ სქემატურ ნახაზებთან.</p>
4	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>არ არის სრულყოფილი ინფორმაცია სანაყაროების განთავსების შესაძლო ადგილების, ასევე სამშენებლო ბანაკისთვის განკუთვნილი შესაძლო ტერიტორიების შესახებ. გაუგებარია, დაგეგმილი საქმიანობის</p>	<p>გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო ბანაკის ალტერნატივად შესაძლებელია განხილულ იქნეს საცხოვრებლის დაქირავება, რაც სრულად ან</p>

		<p>შესახებ თუნდაც მხოლოდ ჩამოთვლილი საკითხების თაობაზე ინფორმაციის არქონის პირობებში, როგორ უნდა შეფასდეს საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედება</p>	<p>ნაწილობრივ ჩაანაცვლებს ბანაკის მოწყობის საჭიროებას.</p> <p>გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში რეგისტრირებული არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების 3765787 მ<sup>2</sup> ფართობის ტერიტორიის (ს/კ: 01.72.13.371.021) შესახებ ინფორმაცია shp ფაილებით, რომლის ფარგლებშიც შესაძლებელია შეირჩეს პროექტის დროებითი სარგებლობისთვის საჭირო ადგილები - სამშენებლო ბანაკი (თუ ამის საჭიროება იქნება), ნაყოფიერი ნიადაგის დროებითი განთავსება და ფუჭი ქანების განთავსება. ამასთან ანგარიშში მოცემულია რეკომენდაციები და შეზღუდვები, სამშენებლო ბანაკის (საჭიროების შემთხვევაში), ნაყოფიერი ნიადაგის და ფუჭი ქანებისთვის განსაზღვრული ტერიტორიებისა და მათი განთავსების პირობების შესახებ.</p> <p>გზშ-ის ანგარიშს თან ახლავს დროებითი სარგებლობის ტერიტორიის (ს/კ 01.72.13.371.021) საკუთრების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია და shp ფაილები.</p> <p>გარდა ამისა, საქმიანობის განმახორციელებელს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების პირობით განესაზღვრა, რომ სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს</p>
--	--	--	---

			და სამშენებლო ბანაკის (საჭიროების შემთხვევაში) დეტალური პროექტების (shp ფაილებთან ერთად) სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა და საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული პროექტების შესაბამისად.
5	არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“	<p>გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის თანახმად, გზშ-ს ანგარიშში დასაბუთებული უნდა იყოს პროექტის მიზანშეწონილობა. კერძოდ, კოდექსის მე-10 მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით, გზშ ანგარიშში უნდა მოიცადეს: „გარემოზე შეუქცევადი ზემოქმედების შეფასებას და მისი აუცილებლობის დასაბუთებას, რაც გულისხმობს გარემოზე შეუქცევადი ზემოქმედებით გამოწვეული დანაკარგისა და მიღებული სარგებლის ურთიერთშეწონას გარემოსდაცვით, კულტურულ, ეკონომიკურ და სოციალურ ჭრილში.</p> <p>გზშ-ის ანგარიშის პირველ და მომდევნო ქვეთავებში წარმოდგენილი მოსაზრებები ვერ ასაბუთებს პროექტის განხორციელების საჭიროებას. ზედაპირულად არის შეფასებული ის დანაკარგი, რომელიც თბილისის ახალი შემოვლითი გზის გაყვანის შემთხვევაში მიადგება ბუნებრივ თუ</p>	<p>გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, პროექტი წარმოადგენს საქართველოს მაგისტრალური გზების მოდერნიზაციის პროგრამის შემადგენელ ნაწილს, რომლის მიზანია საქართველოს მაგისტრალური გზების სისტემის გაუმჯობესება (მოდერნიზაცია, განვითარება და მშენებლობა), რაც, საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობის გათვალისწინებით, მნიშვნელოვანია ქვეყნის, როგორც სატრანსპორტო ჰაბის პოზიციონირების, ქვეყნის შიდა და მეზობელ ქვეყნებთან სატრანზიტო სატრანსპორტო მოძრაობის და ტვირთების გადაზიდვის უსაფრთხოების გაუმჯობესების თვალსაზრისით.</p> <p>საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, წინამური-ლოჭინის კვანძის მონაკვეთი განტვირთავს აეროპორტის ზონაში კახეთის გზატკეცილს და დაგეგმილი კვანძების მეშვეობით საშუალებას მისცემს ადგილობრივ მოსახლეობას ქალაქზე გავლის და შეფერხების გარეშე დაუკავშირდეს: აღმოსავლეთის მიმართულებით - თბილისის ზღვას, მუხიანის, აეროპორტის, კახეთის</p>

		<p>სოციალურ გარემოს. პროექტიდან მიღებულ ერთ-ერთ სარგებლად დასახელებულია, რომ გზის გაყვანის შემთხვევაში დასახელებულ ტერიტორიებზე შემოქმედება თავიდან იქნება აცილებული, მაშინ როცა ავჭალის მოსახლეობაზე შემოქმედების საკითხი საერთოდ უგულებელყოფილია.</p>	<p>გზატკეცილის და რუსთავი-წითელი ხიდის მიმართულებებს დასავლეთის და ჩრდილოეთის მიმართულებით - E60 და E117 მაგისტრალებს და ამავდროულად მოემსახუროს სატრანზიტო სატრანსპორტო ნაკადებს. ლოტი 2 საპროექტო გზა წიწამურის ზონაში მიუყვება არსებულს, ამ უბანზე ფაქტიურად არსებული გზის მოდერნიზაცია ხდება. პროექტით გათვალისწინებული გვირაბი თბილისის საზღვრებში დასახელებული ზონის ნაწილობრივ გვერდის ავლის საშუალებას იძლევა. არსებული გზისგან განსხვავებით, რომელიც თბილისის ზონაში 3.7 კმ სიგრძისაა და ზაჰესის და ავჭალის დასახლებულ უბნებს კვეთს, საპროექტო გზა, დასახლებულ ზონაში გზის მონაკვეთის სიგრძის მხოლოდ 1.5 კმ-ია, რაც ნაკლებია არსებული გზის დასახლებულ ზონასთან კვეთაზე 2.2 კმ-ით. ამგვარად შემოქმედების ქვეშ მოქცეული მოსახლეობის რაოდენობა არსებულ გზასთან შედარებით მნიშვნელოვნად მცირდება. თბილისის ზონაში ლოტი 2-ის მიახლოებით 1.5 მ სიგრძის მონაკვეთი იყენებს შემოვლითი რკინიგზის პროექტისთვის მომზადებულ, მიტოვებულ ვაკისს, რაც გარკვეულწილად ამცირებს დაგეგმილი მაგისტრალისთვის მოსამზადებელი გასხვისების დერეფნის დამატებითი ზოლის ფართობს. დერეფანი უკვე ანთროპოგენურად სახეცვლილია.</p>
--	--	---	--

			<p>გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, არსებული და მულტიკრიტერიული ანალიზის საფუძველზე შერჩეულ საპროექტოს გზის მიმართულებებს შორის საპროექტოს ცალსახა უპირატესობა გააჩნია. შერჩეული მიმართულება სხვა ალტერნატივებთან შედარებით ტექნიკური, ეკონომიკური, გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით პრიორიტეტულად იქნა მიჩნეული.</p>
6	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>პროექტიდან მიღებულ სარგებელთან დაკავშირებით, კონკრეტულ რიცხვებში მხოლოდ მშენებლობის პროცესში დასაქმებულთა შესახებ ინფორმაცია არის წარმოდგენილი, რაც 150-200 ადამიანს შეადგენს. შესაბამისად, დოკუმენტი არ იძლევა პროექტისგან მოსალოდნელი სარგებლის რიცხვებით გამოხატული ანალიზის შესაძლებლობას. ამასთან, არ არის შეფასებული პროექტის მოსალოდნელი უარყოფითი შედეგები და დანაკარგები ზოგადად ქვეყნისთვის და ადგილობრივი მაცხოვრებლებისთვის.</p>	<p>გზშ-ის ანგარიშის თანახმად მშენებლობის ეტაპზე დასაქმებული იქნება 150-200 ადამიანი, პროექტის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით საცხოვრებელი ბანაკის ნაცვლად მუშახელის განთავსება დაქირავებულ საცხოვრებელში იქნება შესაძლებელი, რაც მოსახლეობისთვის დამატებითი შემოსავლის წყარო იქნება. გარდა ამისა, სამშენებლო მასალის შექმნა განხორციელდება აღნიშნული მასალების მწარმოებელი სხვა საწარმოებიდან, ადგილობრივი ბიზნესის სარგებლისთვის, ხოლო კერძო საკუთრებაზე ზემოქმედების საკითხი დარეგულირდება მიწის შესყიდვის და განსახლების სამოქმედო გეგმით.</p>
7	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>გარემოზე ზემოქმედების შეფასების საკვანძო საკითხს დაგეგმილი საქმიანობის ალტერნატივის ანალიზი წარმოადგენს, კერძოდ, ინფორმაციას გარემოს დაცვის</p>	<p>გზშ-ის ანგარიშში განხილულია ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასების პროცესში განხილული ალტერნატიული დერეფნები და მიმართულებები, საიდანაც მულტიკრიტერიული ანალიზის</p>

	<p>მიზნით შემოთავაზებული დაგეგმილი საქმიანობისა და მისი განხორციელების ადგილის ყველა გონივრული ალტერნატივის შესახებ, შესაბამისი დასაბუთებით, მათ შორის, უმოქმედობის (ნულოვანი) ალტერნატივის შესახებ, რომელიც გულისხმობს საქმიანობის განუხორციელებლობის შემთხვევაში გარემოს არსებული მდგომარეობის ბუნებრივად განვითარების აღწერას. გზშ ანგარიშში ნულოვანი, მიმართულებების და გზის გაფართოება მოდიფიცირების გარეშე ალტერნატივებია განხილული. ნულოვანი ალტერნატივა, ისევე როგორც სხვა ალტერნატივები ძირითადად ფორმალურად არის განხილული და რეალურად რაიმე შეფასების გაკეთების შესაძლებლობას არ იძლევა. რაც შეეხება მიმართულების ალტერნატივებს - გზის მშენებლობა მხოლოდ ერთი მიმართულებით არის განხილული, შესაბამისად სხვადასხვა ვარიანტების შედარების შესაძლებლობა არც ამ შემთხვევაშია. არსებული საავტომობილო გზის გაფართოების ალტერნატივაში ვკითხულობთ, რომ „განსახილველ მონაკვეთზე არსებული გზის გაფართოების შემთხვევაში ‘ძალაში რჩება’ ყველა ის</p>	<p>საფუძველზე შეირჩა ტექნიკური, ეკონომიკური, გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით ოპტიმალური ვარიანტი დეტალური პროექტის დასამუშავებლად. გზშ-ის ანგარიშის ტომში 1-ში მოცემულია ტექნიკურ ეკონომიკური შეფასების ეტაპზე განსაზღვრული ალტერნატიული დერეფნების შეფასების (ქულობრივი სისტემით) და შერჩევის საკითხები, ასევე ლოტი 2-ის ფარგლებში მოქცეული ალტერნატიული მიმართულებების აღწერა და შედარება (ასევე შესაბამისი ქულობრივი შეფასებით). ამავე ტომში (ქვეთავი 1.1) მოცემულია ასევე შერჩეული მიმართულების უპირატესობის/მიზანშეწონილობის შესახებ ინფორმაცია.</p>
--	---	--

	<p>პრობლემა, რომელიც ნულოვანი ალტერნატივის შემთხვევაში აღნიშნული: გზა სრულად დარჩება მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალში; კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებთან მიმართებით მდგომარეობა არ შეიცვლება; ტექნიკური შეუსაბამობა და უსაფრთხოების პრობლემები შენარჩუნდება; გზის გაფართოების შემთხვევაში გასწვრივ საჭირო გახდება განსახლება; დასახლებულ ზონებთან სიახლოვის გამო მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპებზე გაიზრდება მოსახლეობაზე ხმაურის და ემისიების გავლენა. ისევე როგორც არაქმედების ალტერნატივის შემთხვევაში - გზის ექსპლუატაციის დროს და მომავალში, სატრანსპორტო ნაკადის ზრდის პირობებში, ეს ზემოქმედება გაიზრდება; გზის გაგანიერების სამუშაოების წარმოების შემთხვევაში ადგილი ექნება ემისიების და ხმაურის მოკლევადიან ზრდას. მოსალოდნელია ვიბრაციის მომატება და ზემოქმედება სატრანსპორტო ნაკადზე (გადაადგილების შეფერხება/გართულება). ეს ზემოქმედებები მოკლევადიანი, სამუშაოს</p>	
--	---	--

		წარმოების პერიოდით იქნება შემოსაზღვრული, თუმცა მაინც გასათვალისწინებელია.	
8	არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“	მიღებული პრაქტიკის შესაბამისად, საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების შემთხვევაში რეკომენდებულია დასახლებული ზონიდან მათი შესაძლებლობისდაგვარად დაშორება და ადგილობრივი სატრანსპორტო ნაკადებისგან განცალკევება.	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, საპროექტო გზა განცალკევებულია ადგილობრივი ნაკადებისგან და დაკავშირება მაგისტრალთან მხოლოდ კვანძების საშუალებით მოხდება. რაც შეეხება დაშორებას დასახლებული ზონიდან, გზა შეძლებისდაგვარად დაშორებულია მოსახლეობას - მაგალითად არ კვეთს ზაჰვისის ზონას, თუმცა გადის ავჭალის ტერიტორიის მცირე მონაკვეთზე (მონაკვეთის სიგრძე დაახლოებით 1.5 კმ). საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, დასახლებული ზონის კვეთა არ წარმოადგენს საერთაშორისო პრაქტიკის დარღვევას და საილუსტრაციოდ, საერთაშორისო მაგისტრალის დასახლებასთან კვეთის რამდენიმე მაგალითი თან ახლავს დამატებით წარმოდგენილ დოკუმენტაციას.
9	არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“	არჩეული ალტერნატიული ვარიანტის განხორციელების შემთხვევაშიც, გზა მაინც რჩება მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალში და ავტობანის ბუნებიდან გამომდინარე	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, მიუხედავად იმისა, რომ არსებული ალტერნატივა რჩება მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის ზონაში, წარმოდგენილი სქემატური ნახაზების მიხედვით გზის მიმართულება შორდება მცხეთას.

		<p>მოსალოდნელია, რომ უფრო უხეშად შეიჭრება ამ არეალში;</p> <p>გზა უფრო მეტად უახლოვდება დასახლებულ ზონას (განსაკუთრებით ავჭალის ტერიტორიაზე), რაც ზრდის ადგილობრივებზე ხმაურით, ვიბრაციის, ემისიების ზემოქმედებას. აღნიშნული საკითხი საერთოდ უგულებელყოფილია ალტერნატივების შეფასების დროს.</p>	<p>ამასთან, საპროექტო გზის მონაკვეთი ნაკლებ კვეთაშია მცხეთის კულტურული მემკვიდრეობის ვიზუალური დაცვის არეალთან და ეროვნულ დონეზე შეთანხმების შემდეგ, საპროექტო დოკუმენტაცია საბოლოო შეფასებისთვის წარდგენილ იქნა „მსოფლიო მემკვიდრეობის ცენტრთან“ (ცენტრის მრჩეველი ორგანო ICOMOS).</p> <p>რაც შეეხება უახლოეს დასახლებულ ზონებთან ზემოქმედების საკითხებს, მოდელირების შედეგების მიხედვით გზის ექსპლუატაციისას ვიბრაციის გავლენა დასახლებულ ზონაზე მოსალოდნელი არ არის. ვიბრაცია, როგორც გზმ-ის ანგარიშშია აღნიშნული, მოსალოდნელი იქნება მხოლოდ ხიმინჯების მოწყობის უბნიდან 30 მ-ის რადიუსში, თუმცა ზემოქმედების წყაროდან ასეთი დაშორებით საცხოვრებელი სახლები არ ფიქსირდება. რაც შეეხება ხმაურს და ემისიებს მათი ზემოქმედება, შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებებით ანგარიშშია განხილული. მოდელირების შედეგების დეტალები გზმ-ის ანგარიშის დანართების ტომში N5 მოყვანილია. საკითხი ასევე განხილულია ტომი 2-ში.</p>
10	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, გზმ-ის ანგარიშის შესაბამის ქვეთავში, დეტალურად უნდა ყოფილიყო დასაბუთებული „საავტომობილო გზისა და მასთან</p>	<p>გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მუდმივი სანაყაროს მოწყობა საჭირო არ არის. გარდა ამისა, სამშენებლო ბანაკის ალტერნატივად შესაძლებელია განხილულ იქნეს საცხოვრებლის დაქირავება, რაც სრულად ან</p>

		<p>დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის (სამშენებლო ბანაკები, სანაყაროები და სხვ.) განთავსების ალტერნატიული ვარიანტებიდან შერჩეული ალტერნატივების გარემოსდაცვითი, სოციალური, ეკონომიკური და ტექნიკური უპირატესობები;“ - რაც ასევე არ არის წარმოდგენილი.</p>	<p>ნაწილობრივ ჩაანაცვლებს ბანაკის მოწყობის საჭიროებას.  გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში რეგისტრირებული არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების 3765787 მ<sup>2</sup> ფართობის ტერიტორიის (ს/კ: 01.72.13.371.021) შესახებ ინფორმაცია სიპ ფაილებით, რომლის ფარგლებშიც შესაძლებელია შეირჩეს პროექტის დროებითი სარგებლობისთვის საჭირო ადგილები - სამშენებლო ბანაკი (თუ ამის საჭიროება იქნება), ნაყოფიერი ნიადაგის დროებითი განთავსება და ფუჭი ქანების განთავსება. ამასთან ანგარიშში მოცემულია რეკომენდაციები და შეზღუდვები, სამშენებლო ბანაკის (საჭიროების შემთხვევაში), ნაყოფიერი ნიადაგის და ფუჭი ქანებისთვის განსაზღვრული ტერიტორიებისა და მათი განთავსების პირობების შესახებ.</p>
11	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული მოთხოვნების მიუხედავად, ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი ინფორმაცია არც ფუჭი ქანების განთავსების და არც სამშენებლო ბანაკის მდებარეობისა და მახასიათებლების შესახებ. აღნიშნული საკითხი მეტად მნიშვნელოვანია, რადგან პროექტის</p>	<p>პროექტისთვის გამოყენებული იქნება საპროექტო გზის დერეფანი და ანგარიშში მოცემულია ტერიტორიის/ტერიტორიების შერჩევასა და გასათვალისწინებელი რეკომენდაციები. რაც სხვა მოთხოვნებთან ერთად ითვალისწინებს სენსიტიური ტერიტორიებისგან (მათ შორის მცხეთის ისტორიული</p>

	<p>მიხედვით წინამურის უბანზე არსებული და საპროექტო გზის ნაწილი მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალის საზღვრებში გადის, ავჭალის უბანზე - ურბანულ ზონაში. გზმ ანგარიშშივე ვკითხულობთ, რომ „სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას გვირგვინიდან გამოტანილი ქანების/გრუნტის განთავსებისთვის, მოხსნილი ნაყოფიერი ნიადაგის დროებითო დასაწყობების და, საჭიროების შემთხვევაში, ბანაკის მოწყობისთვის საპროექტო ზონაში ტერიტორიის შერჩევა საკმაოდ რთულია. პროექტს საჭიროებისთვის გამოსაყენებლად შესაფერისი ადგილის შერჩევისას საკადასტრო ინფორმაციის მიხედვით საპროექტო გვირგვინის აღმოსავლეთი პორტალიდან მიახლოებით 9 კმ-ში არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების ტერიტორია იქნა იდენტიფიცირებული.“ როგორც ანგარიშიდან ირკვევა, მშენებელმა შესაძლებელია განიხილოს ამ ტერიტორიის საზღვრებში შერჩეული რომელიმე უბანი პროექტის საჭიროებისთვის გამოსაყენებლად. აღნიშნული საკითხები დეტალურ შესწავლას და დაზუსტებას საჭიროებს.</p>	<p>ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალიდან დაშორების აუცილებლობას.</p> <p>ამასთან, როგორც აღინიშნა, ამ მიზნით გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის საკუთრებაში რეგისტრირებული არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების 3765787 მ<sup>2</sup> ფართობის ტერიტორიის (ს/კ: 01.72.13.371.021) შესახებ ინფორმაცია shp ფაილებით.</p>
--	--	--

12	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>წარმოდგენილი გზშ ანგარიშის თანახმად, „პროექტი ორ მონაკვეთს - ნატახტარი ჟინვალს და ნატახტარი-რუსთავს მოიცავს. ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასების დასრულების შემდეგ პროექტირების და, ეტაპობრივად, მშენებლობის მიზნებისთვის პროექტი ხუთ ლოტად დაიყო:• ნატახტარი - ჟინვალის (ლოტი 1), ნატახტარი-რუსთავის (ლოტები 2-5). ნატახტარი-ჟინვალის (ლოტი 1), ნატახტარი (წიწამური)-ავჭალას (ლოტი 2), ავჭალააეროპორტის (ლოტი 3) და აეროპორტილოჭინის უბნის (ლოტი 4) გარემოზე ზემოქმედების შეფასების სკოპინგის ეტაპი დასრულებულია. ლოჭინი-რუსთავის (ლოტი 5) მონაკვეთის პროექტზე მიღებულია გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება“. თუკი, ხაზობრივი ნაგებობის მშენებლობის პროექტის დანაწევრება მისაღები და გავრცელებული პრაქტიკაა პროექტის განხორციელების, ანუ - მშენებლობის ეტაპზე, ეს სრულიად დაუშვებელია პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისას. რადგან ერთიანი ნაგებობის მშენებლობის პროექტის ცალკეული მონაკვეთების ზემოქმედების (მთლიანი პროექტის განხორციელებით შექმნილი</p>	<p>საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, ტექნიკურ ეკონომიკური შეფასების ეტაპზე ჩატარდა სრული პროექტის ანალიზი (ლოტი 1-ლოტი 5). ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთისთვის განხილულ იქნა 2 დერეფანი, თითოში ორ-ორი მიმართულება. ალტერნატივების შეფასება/შედარება მოხდა ტექნიკური, ეკონომიკური, გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების საწყის ეტაპზე ჩატარდა ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის სრული მონაკვეთის შეფასება.</p> <p>საპროექტო გზის სიგრძის და მშენებლობის საჭიროებისთვის გზის მონაკვეთებად დაყოფის აუცილებლობიდან გამომდინარე მშენებლობაზე ტენდერების ჩატარებისას მონაწილე სამშენებლო კომპანიებისთვის გარემოსდაცვითი ვალდებულებების დასაფიქსირებლად პროექტი 4 კონკრეტულ მონაკვეთად (ლოტები 2, 3, 4 და 5) დაიყო, გარემოსდაცვითი ვალდებულებების დაფიქსირებისთვის და მათ შესრულებას გააკონტროლებს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.</p>
----	---	---	---

		<p>სრული სურათისგან) დამოუკიდებლად განხილვა შეუძლებელია. აქვე აღსანიშნავია, რომ ნატახტარიჟინვალის (ლოტი 1) მონაკვეთზე სკოპინგის ეტაპი არ არის დასრულებული, როგორც ეს ანგარიშშია მითითებული და ხაზობრივი ნაგებობის დანაწევრებული პროექტის ყველა მონაკვეთი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების სხვადასხვა ეტაპზეა. რაც კიდევ უფრო ართულებს ერთიანი სურათის დანახვას და ზემოქმედების ადექვატურად შეფასებას.</p>	
13	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>2025 წლის 18 თებერვალს მცხეთის მუნიციპალიტეტის საგურამოს თემის დავით გურამიშვილის სახელობის ბიბლიოთეკის შენობაში და ა(ა)იპ თბილისის N48 საბავშვო ბაგა-ბაღის შენობაში ჩატარდა პროექტის საჯარო განხილვები. შეხვედრამდე, ოთხი დღით ადრე მწვანე ალტერნატივას წარმომადგენლები იმყოფებოდნენ საპროექტო ტერიტორიებზე და შეხვედრენ დაგეგმილი გზის მიმდებარედ მცხოვრებ მოქალაქეებს. როგორც გაირკვა, ინფორმაცია საჯარო განხილვის შესახებ არ იქნა მიწოდებული მოსახლეობისათვის. განცხადებები საჯარო განხილვის შესახებ, გარდა გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და</p>	<p>გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-4 მუხლის მე-5 ნაწილის თანახმად, გარემოსდაცვითი შეფასების სფეროში სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის კომპეტენციას განეკუთვნება ამ კოდექსით გათვალისწინებული გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში საზოგადოების/დაინტერესებული საზოგადოების მონაწილეობისა და ამ მიზნით შესაბამისი ინფორმაციის ხელმისაწვდომობისა და საჯარო განხილვების ჩატარების უზრუნველყოფა.</p> <p>გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის 34-ე მუხლის მე-2 ნაწილის მიხედვით, საზოგადოებას უნდა მიეწოდოს სრულყოფილი ინფორმაცია საჯარო განხილვის ჩატარების მიზნის, დროის, ადგილისა და წესის და საჭირო დოკუმენტაციის მიღების</p>

	<p>განათლების ცენტრის გარემოსდაცვითი საინფორმაციო პორტალის ვებ-გვერდისა, არ ყოფილა გამოქვეყნებული არსად. მოსახლეობის ნაწილმა დაგეგმილი საჯარო განხილვის შესახებ ჩვენგან შეიტყო. თუმცა, დაინტერესებული საზოგადოების გარკვეული ნაწილი, ალბათ კვლავ ინფორმაციის გარეშე დარჩა. ყურადსაღებია, რომ გადაწყვეტილების მიღება მოსახლეობის საჯარო განხილვაში მონაწილეობის გარეშე მნიშვნელოვნად აზარალებს პროცესს, ვინაიდან ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მოსახლეობისათვის პროექტის შესახებ ინფორმაციის მიღების ერთადერთი საშუალება სწორედ საჯარო განხილვაა. საქმიანობის შესახებ ინფორმაცია არ გავრცელებულა, რითაც შეიზღუდა არა მარტო გადაწყვეტილების მიღების პროცესში მონაწილეობაზე მოქალაქეების უფლება, არამედ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობაზე უფლებაც. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით, გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის წარმომადგენელმა გვიპასუხა, რომ ინფორმაციის გავრცელება არ იყო მათი მოვალეობა, რადგან ეს თვითმმართველობის პასუხისმგებლობას წამოადგენდა</p>	<p>შესაძლებლობის შესახებ. საჯარო განხილვა ღიაა და მასში მონაწილეობის უფლება აქვს ნებისმიერ პირს. საჯარო განხილვის ჩატარების შესახებ ინფორმაცია უნდა გამოქვეყნდეს/განთავსდეს ამ კოდექსით დადგენილი წესით.</p> <p>საჯარო განხილვაზე დამსწრე საზოგადოებას შესაძლებლობა ჰქონდა დაესვა კითხვები პროექტთან დაკავშირებულ სხვადასხვა საკითხზე და მიეღოთ შესაბამისი პასუხები, ამასთან საჯარო განხილვებზე ხელმისაწვდომი იყო სააგენტოში რეგისტრირებული გზმ-ის დოკუმენტი.</p> <p>ა(ა)იპ თბილისის N48 საბავშვო ბაგა-ბაღის შენობაში საჯარო განხილვაზე ავჭალის მოსახლეობის მხრიდან დაფიქსირდა უარყოფითი პოზიცია დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით, რის გამოც განხილვა მიმდინარეობდა ხმაურის ფონზე და დაინტერესებული საზოგადოების გარკვეულმა ნაწილმა განხილვა პროტესტის ნიშნად დატოვა. საჯარო განხილვებზე გამოთქმული შენიშვნები/მოსაზრებები და შესაბამისი პასუხები/განმარტებები ასახულია საჯარო განხილვების ოქმებში.</p>
--	--	---

	<p>(დაინტერესების შემთხვევაში მოგაწვდით აღნიშნულის ვიდეოჩანაწერს).</p> <p>ორივე საჯარო განხილვაზე წარმოდგენილი პროექტაცია იყო ზოგადი, ანალოგიური და საჯარო განხილვის ჩატარების ადგილისთვის შეუსაბამო.</p> <p>დარბაზში არ იყო საკმარისი რაოდენობის დასაჯდომი ადგილები, შესაბამისად გარკვეული დროის მანძილზე ადამიანებს ფეხზე დგომა უხდებოდათ. მომხსენებელს არ ჰქონდა მიკროფონი, შესაბამისად, შეუძლებელი იყო პროექტაციისა და დასმულ შეკითხვებზე გაცემული პასუხების მოსმენა. გარკვეული დროის გასვლის შემდეგ, ამ ყველაფრით უკმაყოფილო მოსახლეობის დიდმა ნაწილმა დატოვა (ა(ა)იპ თბილისის N48 საბავშვო ბაგა-ბაღის შენობა) საჯარო განხილვა, თუმცა შეხვედრა მაინც გაგრძელდა.</p> <p>მიუხედავად იმისა, რომ მოსახლეობის ნაწილმა დააფიქსირა შეკითხვები და შენიშვნები, გარემოს ეროვნული სააგენტოს და გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის წარმომადგენელი მათ მუდმივად მოუწოდებდა ნებისმიერი</p>	
--	--	--

		<p>შეკითხვის შესახებ წერილობით მიემართათ სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოსათვის, თუმცა არცერთი საჯარო განხილვისას პრეზენტაციის ბოლოს არ ყოფილა მითითებული გარემოს ეროვნული სააგენტოს საკონტაქტო მონაცემები; არავის არ აუხსნია დაინტერესებული საზოგადოებისათვის სად უნდა ენახათ პროექტთან დაკავშირებული დოკუმენტაცია. გასათვალისწინებელია, რომ გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებგვერდზე დოკუმენტების მოძებნა ადამიანისთვის, რომელსაც ამის გამოცდილება არ აქვს შეუძლებელია. გარემოს ეროვნული სააგენტომ უნდა უზრუნველყოს განხილვებზე არატექნიკური რეზიუმეს ხელმისაწვდომობა მაინც, რომ იმ ადამიანებს, რომლებსაც არ აქვთ მისი ელექტრონულად მოპოვების შესაძლებლობა, ჰქონდეთ საშუალება გაეცნონ ნაბეჭდ ვერსიას.</p>	
14	<p>არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>ფაქტიურად არცერთი საჯარო განხილვის მსვლელობისას პრეზენტაციების წარდგენისას არ იყო გამახვილებული ყურადღება ისეთ მნიშვნელოვან საკითხებზე, როგორცაა საპროექტო გზის დაშორება უახლოესი სახლებიდან შესაბამისად გაურკვეველი დარჩა რა იქნება გზის</p>	<p>როგორც აღინიშნა, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, გზმ-ის ანგარიშის დანართების ტომში N5 მოცემულია რუკები, სადაც ნაჩვენებია 300 და 500 მეტრიან ზოლში მოქცეული შენობების მდებარეობა.</p>

		<p>მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე წარმოქმნილი ხმაურის და ჰაერის დაბინძურების დონე უახლოეს საცხოვრებელ სახლებამდე და რა შემარბილებელი ღონისძიებები იქნება გატარებული მოსახლეობაზე უარყოფითი ზემოქმედების შესამცირებლად.</p> <p>გარდა ამისა, საჯარო განხილვის მსვლელობისას პასუხგაუცემელი დარჩა განსახლებისა და კომპენსაციის საკითხები. ადგილობრივების ძირითადი შეკითხვები სოციალურ და განსახლების საკითხებს უკავშირდებოდა. კერძოდ, თუ რამდენი მიწის ნაკვეთი, სახლი ექვემდებარება კომპენსაციას ან განსახლებას. აღნიშნულთან დაკავშირებით, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წამომადგენლები მუდმივად იმეორებდნენ, ეს საკითხები საჯარო განხილვის საგანს არ წარმოადგენდა.</p>	<p>გზმ-ის ანგარიშის მე-2 ტომში, მე-10 თავის 14.1 და 14.2 ქვეთავებში წარმოდგენილია დაგეგმილი საქმიანობის ფარგლებში შემუშავებული შემარბილებელი ღონისძიებების შემაჯამებელი გეგმა-გრაფიკი.</p> <p>ამასთან, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, შემუშავების პროცესშია განსახლების გეგმა, რომელიც ითვალისწინებს პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მიწის ნაკვეთებისა და მათზე განთავსებული აქტივების გამოსყიდვას. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე დაზუსტება კონკრეტულ მონაკვეთზე მიწის განსახლება-კომპენსაციის საკითხები.</p>
15	ადგილობრივი მოსახლეობა	<p>რატომ მიეცა თანხმობა პროექტის ვერსიას, რომელიც დასახლების შუაში გავლას ითვალისწინებს. როგორ არის ეს შემოვლითი გზა, როდესაც ჩვენ დასახლებაზე შუაში გაივლის.</p>	<p>საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, საპროექტო ალტერნატივა შეირჩა შემოთავაზებული ორი დერეფნის ფარგლებში განხილული ორ-ორი მიმართულებიდან ტექნიკური, ეკონომიკური, გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით</p>

			<p>შედარების საფუძველზე. საპროექტო გზა შეძლებისდაგვარად დაშორებულია დასახლებული ზონიდან, არ კვეთს ზაჰესის ზონას, თუმცა, გადის ავჭალის დასახლების ტერიტორიის მცირე მონაკვეთზე (დაახლოებით 1.5კმ).</p> <p>ამასთან, წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში აღნიშნულია, რომ დასახლებული ზონის კვეთა არ წარმოადგენს საერთაშორისო პრაქტიკის დარღვევას.</p>
16	ადგილობრივი მოსახლეობა	<p>მონაკვეთზე გადის სასმელი წყლის ძალიან დიდი მიწები, რომელის ამარაგებს ნახევარ ქალაქს წყლით. შემოვლითი რკინიგზის მშენებლობის დროს გასკდა ერთი მათგანი და მოხდა მისი ქვედა მხარეს გადატანა, მაგრამ ერთი მილი ისევ დარჩა. ასევე ავჭალის შემოსასვლელში სადაც გზამ უნდა გაიაროს არის სასმელი წყლის საცავი.</p>	<p>წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო გზა კვეთს ოპტიკურ ბოჭკოვან კაბელებს, ასევე გაზსადენებს (საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაციის; საშუალო და დაბალი წნევის გაზსადენებს) და ელექტროგადამცემ ხაზებს (სს „თელასი“-ს და სს ენერგო-პრო ჯორჯიას“ კუთვნილი 110 კვ ძაბვის ეგხ-ებს და სხვა). ამასთან, პროექტის განხორციელებამდე საჭირო იქნება წინამურის და ავჭალის ზონებში GWP-ს ინფრასტრუქტურის რამდენიმე მონაკვეთის მოდიფიცირება. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მონაკვეთების გადატანის სამუშაო შესრულდება საპროექტო საავტომობილო გზის ბუფერის საზღვრებში. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო არეალში არსებული კომუნიკაციებისა და მასზე ზემოქმედების შესახებ დეტალური ინფორმაცია (შესაბამისი ტექნიკური-საინჟინრო გადაწყვეტების მითითებით), ასევე აღნიშნული კომუნიკაციების მფლობელების</p>

			<p>ინფორმირებისა და მათთან შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია.</p> <p>გარდა ამისა, საქმიანობის განმახორციელებელს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების პირობით განესაზღვრა, რომ საპროექტო ზონაში მოქცეული კომუნიკაციების გადატანა უზრუნველყოს კომუნიკაციების მესაკუთრეებთან შეთანხმებით.</p>
--	--	--	---

17	<p>ადგილობრივი მოსახლეობა</p>	<p>კითხვაზე, რამდენ მეტრში უნდა იყოს მოსახლეობა რომ დაცული იყოს ტყვის გამონაბოლქვისგან და ხმაურისგან პასუხი არაადეკვატური იყო 25 მეტრი;</p> <p>მოსახლეობა მოგმართავთ თხოვნით, იყოთ ჩვენი ინტერესების დამცველები და არ მისცეთ თანხმობა ამ პროექტის განხორციელებაზე. თუ პროექტის განხორციელება მაინც გარდუვალია, მოითხოვეთ დაცული იყოს ყველა სტანდარტი, რაც გადაარჩენს ჩვენ და ჩვენს მომავალ თაობას ისეთი მომაკვდინებელი დაავადებებისაგან, რომელსაც იწვევს ის მძიმე გამონაბოლქვი რაც თანმხლებია ამ პროცესებისა. გაკეთდეს ხმის დამცავი კედლები. მოსახლეობა გაყვანილ იქნას შესაბამისი ევროპული სტანდარტების დაცვით</p>	<p>საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის განმარტებით, საცხოვრებელი ზონის წყაროდან (გზიდან) დაშორების მანძილი განისაზღვრება ინდივიდუალურად, პროექტის მახასიათებლების შესაბამისად. საავტომობილო გზის ექსპლუატაციისას ჰაერის ხარისხზე და ხმაურზე ზემოქმედების წყაროს გზაზე მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებები წარმოადგენს. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესში ჩატარდა პროექტის სხვადასხვა ეტაპზე ჰაერის ხარისხის, ხმაურის და ვიბრაციის მოდელირება. მოდელირებისას გათვალისწინებული იქნა სამომავლო საპროგნოზო სატრანსპორტო ნაკადის შემთხვევებიც (2031, 2040 წელი) 300 მეტრიან და 500 მეტრიან ზოლში.</p> <p>გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია მოდელირების შედეგები და შემარბილებელი ღონისძიებების შემაჯამებელი გეგმა-გრაფიკი. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია ჰაერის ხარისხზე და აკუსტიკურ ფონზე ზემოქმედების შეფასება შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების მითითებით, რაც სხვა ღონისძიებებთან ერთად, ექსპლუატაციის ეტაპისთვის, მცენარეული საფარის შენარჩუნება-მოწყობას, ფოროვანი ასფალტის გამოყენებას, ხმაურის ბარიერების მოწყობას, სიჩქარის ზღვრის დაწესებას</p>
----	-------------------------------	--	--

			<p>სენსიტიურ უბნებზე და/ან ამ ღონისძიებების ერთობლიობის გატარებას მოითხოვს.</p> <p>გზის ექსპლუატაციისას იწარმოებს პერიოდული მონიტორინგი და/ან გაზომვები მოსახლეობისგან შემოსული საჩივრების შემთხვევაში, რის საფუძველზეც მოხდება დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების განსაზღვრა ან არსებულის შესრულებაზე კონტროლის გამკაცრება.</p> <p>ამასთან, საქმიანობის განმახორციელებელს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების პირობით განესაზღვრა, რომ მშენებლობის ეტაპზე, უზრუნველყოს ხმაურსა და ვიბრაციაზე მონიტორინგის განხორციელება ინსტრუმენტული მეთოდით უახლოეს საცხოვრებელ სახლებთან თვეში ერთხელ, ასევე საცხოვრებელ სახლებთან მნიშვნელოვანი ხმაურის და ვიბრაციის წარმომქმნელი სამუშაოების წარმოებისას. მონიტორინგის შედეგად, საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების (მათ შორის მოსახლეობის მიმართულებით დამატებითი ხმაურის დამცავი ეკრანის მოწყობა ან სხვა) შემუშავება/განხორციელება.</p> <p>რაც შეეხება განსახლებას, პროცესი წარიმართება პროექტის ფარგლებში შემუშავებული მიწის შესყიდვის და განსახლების გეგმის შესაბამისად.</p>
--	--	--	---

