

მწვანე ალტერნატივას შენიშვნები და კომენტარები



გარემოსდაცვითი და სოციალური
სამართლიანობისთვის
საქართველოში

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის
სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ
„თელავის, ახმეტის, დუშეთისა და ყაზბეგის მუნიციპალიტეტების
ტერიტორიებზე გამავალი სნო - ჯუთა - რომკა - შატილი - ომალო -
ხადორისხეობა - ბაწარა - ახმეტას მიმართულებით საავტომობილო გზების
მშენებლობა-რეკონსტრუქციის სამუშაოების
ჯუთა +3,9 კმ - მიერთება 01 მონაკვეთის პროექტის“
სკოპინგის ანგარიშის თაობაზე

20 ივნისი, 2018

სს „ინსტიტუტი იგ3“-ს მიერ საჯარო განხილვისათვის წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიში დიდი ნაწილი გადმოწერილია სს ინსტიტუტი „იგ3“-ს მიერ მომზადებული სხვადასხვა გზშ თუ სკოპინგის ანგარიშებიდან, რაც მეტყველებს განსახილველად წარმოდგენილი დოკუმენტის დაბალ ხარისხზე; მიუთითებს, რომ სკოპინგის ანგარიშის მოსამზადებლად სინადვილეში არანაირი კვლევა არ ჩატარებულა და ადგილი აქვს დაინტერესებული საზოგადოების, პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მყოფი მოსახლეობისა და გადაწყვეტილების მიმღებების შეცდომაში შეყვანის მცდელობას. შესაბამისად, წარმოდგენილი ტექსტის განხილვა სკოპინგის ანგარიშად შეუძლებელია. წარმოდგენილი ტექსტი და სხვა მანამდე გამოქვეყნებული ანგარიშები რომ იდენტურია ნათლად ჩანს ქვემოთ მოყვანილი მაგალითებიდან:

1. „მშენებლობის ორგანიზაცია“ (ქვეთავი 2.1) - **გადმოწერილია** (პრაქტიკულად იდენტურია) “ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე - ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიშიდან;
2. „არაქმედების ალტერნატივა“ (ქვეთავი 2.3) - **გადმოწერილია** (შ-147) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აჩხოთი - სნო - ახალციხე - ჯუთას საავტომობილო გზის გაგრძელების, ჯუთა - რომკას სიგრძით კმ 3+900 მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასები ანგარიშიდან (გვ.35);
3. „სამშენებლო ბანაკი და სანაყაროები“ (ქვეთავი 2.4) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი - რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა - რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე -ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის

თბილისი, 0179, საქართველო
ვალისაშვილის ქ. 39ბ, IV სართ.
ტელეფონი: (995 32) 222 38 74
ელ.ფოსტა: greenalt@greenalt.org
ვებ-გვერდი: www.greenalt.org

მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიშიდან;

4. „სარეკულტივაციო სამუშაოები“ (ქვეთავი 2.5) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი - რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე - ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიშიდან;
5. „გარემოზე ზემოქმედების მოკლე აღწერა“ (თავი 3) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი - რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე - ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიშიდან;
6. „ემისიები ატმოსფერულ ჰაერში და ხმაურის გავრცელება“ (ქვეთავი 3.1) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი - რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე - ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიშიდან. აგრეთვე, გადმოწერილია “(შ-147) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აჩხოთი - სნო - ახალციხე - ჯუთას საავტომობილო გზის გაგრძელების, ჯუთა-როშკას სიგრძით კმ 3+900 მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის” გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშიდან (გვ.57; გვ.58);
7. „ზემოქმედება გეოლოგიურ გარემოზე“ (ქვეთავი 3.2) – **გადმოწერილია** „ახმეტის, დუშეთისა და ყაზბეგის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიებზე გამავალი სნო - ჯუთა - როშკა - შატილი - ომალო - ხადორის ხეობა - ბაწარა - ახმეტას მიმართულებით ს/გზების მშენებლობა - რეკონსტრუქციის სამუშაოების როშკა - დელისვაკის მონაკვეთის მშენებლობა /რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშიდან (გვ21);
8. „ზემოქმედება წყლის გარემოზე“ (ქვეთავი 3.3) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე-ქვემოხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს სკოპინგის ანგარიშიდან; აგრეთვე - “(შ-147) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აჩხოთი - სნო - ახალციხე - ჯუთას საავტომობილო გზის გაგრძელების, ჯუთა-როშკას სიგრძით კმ 3+900 მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს გარემოზე ზემოქმედების შეფასები ანგარიშიდან (გვ 77) და სხვა სს „ინსტიტუტი იგპ“-ს მიერ მომზადებული გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშიდან;
9. „ფაუნა“ (ქვეთავი 3.4) - **გადმოწერილია** (შ-147) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აჩხოთი - სნო -ახალციხე - ჯუთას საავტომობილო გზის (შ 147) კარკუჩა - ჯუთას კმ 7+520-კმ 15+230 მონაკვეთის მშენებლობა/რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშიდან (გვ.51) და ჯუთა-როშკას დამაკავშირებელი გზის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშიდან (გვ.51);

10. „ნარჩენებით მოსალოდნელი ზემოქმედება“ (ქვეთავი 3.7) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი - რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე - ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ - 10.537 კმ მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიშიდან და სხვადასხვა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშიდან (მაგ. ჯუთა-როშკას დამაკავშირებელი გზის გვ.116);
11. „ზემოქმედება ადამიანის ჯანმრთელობაზე და უსაფრთხოებაზე“ (ქვეთავი 3.8) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი - რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე - ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიშიდან;
12. „სოციალურ-ეკონომიკური გარემო“ (ქვეთავი 3.9) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე - ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტის“ სკოპინგის ანგარიშიდან;
13. „დასაქმება“ (ქვეთავი 3.10) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე-ქვემოხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს სკოპინგის ანგარიშიდან;
14. „საავტომობილო გზის რეკონსტრუქციის პროცესში მოსალოდნელ ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა“ (ქვეთავი 3.11) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე-ქვემოხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს სკოპინგის ანგარიშიდან;
15. „ისტორიულ-კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლებზე ზემოქმედების რისკები“ (ქვეთავი 3.12) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე-ქვემოხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს სკოპინგის ანგარიშიდან;
16. „კუმულაციური ზემოქმედება“ (ქვეთავი 3.13) - **გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე-ქვემოხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს სკოპინგის ანგარიშიდან;
17. მე-4 თავი „გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის და მონიტორინგის პრინციპები“ და მე-5 თავი „ინფორმაცია მომავალში ჩასატარებელი კვლევებისა და გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო მეთოდების შესახებ“ **სრულად გადმოწერილია** “ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული

მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე-ქვემოხევი-უზუნთა-შქმერი-ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს სკოპინგის ანგარიშიდან.

აქვე აღნიშნავთ, რომ ეს არ არის პირველი შემთხვევა, როდესაც საავტომობილო გზების დეპარტამენტი და მისი კონტრაქტორი იგპ ინსტიტუტი ცდილობენ საზოგადოება და გადაწყვეტილების მიმღებნი შეცდომაში შეიყვანონ და სხვა დოკუმენტებიდან კოპირებული ტექსტები წარმოადგინონ, როგორც ორიგინალური კვლევა. მათ უკვე წარმოადგინეს სნო - ჯუთა - როშკა - შატილი - ომალო - ხადორისხეობა - ბაწარა - ახმეტას მიმართულებით საავტომობილო გზების მშენებლობა-რეკონსტრუქციის პროექტის ოთხი მონაკვეთის გზშ ანგარიშები. აღნიშნულთან დაკავშირებით მწვანე ალტერნატივამ გამოაქვეყნა დასკვნა, სადაც ნათლადაა ნაჩვენები, რომ ჯუთა-როშკას გზშ ანგარიშის ერთი ნაწილი კოპირებულია კარკულჩა-ჯუთას ანგარიშიდან, ხოლო მეორე დიდი ნაწილი - თითქმის უცვლელად არის გადაწერილი როშკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ ანგარიშიდან, რომელიც მომზადებულია კომპანია „გამას“ მიერ, მუნიციპალური განვითარების ფონდის შეკვეთით.

- საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“ მიხედვით¹, სკოპინგის ანგარიში უნდა მოიცავდეს სხვადასხვა სახის ინფორმაციას, რომელთა ნაწილიც არ არის წარმოდგენილი დოკუმენტში. კერძოდ:
 - დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილის GIS კოორდინატები;
 - საქმიანობისა და ადგილმდებარეობის ალტერნატივები;
 - ინფორმაცია დაცულ ტერიტორიებზე ზემოქმედების შესახებ.
- სკოპინგის ანგარიშის მე-3 თავში „გარემოზე ზემოქმედების მოკლე აღწერა“ ჩამოთვლილია ის ზემოქმედებები, რომელთა დეტალური შესწავლაც მოხდება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის მომზადების პროცესში. თუმცა, ჩამონათვალი სრულყოფილად არ მოიცავს საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“-ს მე-10 მუხლით გაწერილ მოთხოვნებს. კერძოდ, დასაზუსტებელია გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესში საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ მოხდება თუ არა კოდექსით განსაზღვრული შემდეგი საკითხების განხილვა:
 - დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების შედეგად შესაძლო ინციდენტების განსაზღვრა და მათი შედეგების შეფასება, მათ შორის ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების სამოქმედო გეგმის შედგენა;
 - 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;
 - დაგეგმილი საქმიანობის შეწყვეტის შემთხვევაში ან საქმიანობის დაწყებამდე არსებული გარემოს მდგომარეობის აღდგენის საშუალებებს;

¹ საქართველოს კანონი „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“, მე-8 მუხლის, მე-3 პუნქტი.

- დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელებით გამოწვეული გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედების აღწერას, რომელიც განპირობებულია ავარიისა და კატასტროფის რისკის მიმართ საქმიანობის მოწყვლადობით.

ალტერნატივების ანალიზი

საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ დოკუმენტში განხილულია მხოლოდ არაქმედების ალტერნატივა, ისიც ფორმალურად. პროექტის როგორც უარყოფითი, აგრეთვე დადებითი ზემოქმედების შეფასება, მოიცავს მხოლოდ ზედაპირულ ვარაუდებს და არა - კონკრეტულ დასაბუთებას. არ ჩანს, რას ეფუძნება წარმოდგენილი დასკვნები, მაგალითად: პროექტის განხორციელების შედეგად მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება, ტურისტული პოტენციალის ზრდა.

ამასთან, მთლიანი ქვეთავი გადმოწერილია სს ინსტიტუტი „იგკ“-ს მიერ მომზადებული “(შ-147) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აჩხოთი - სნო - ახალციხე - ჯუთას საავტომობილო გზის გაგრძელების, ჯუთა-როშკას სიგრძით კმ 3+900 მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტი”-ს გარემოზე ზემოქმედების შეფასები ანგარიშიდან (გვ.35).

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ჯუთა-როშკას გზში ანგარიშიც თავის მხრივ გადაწერილია სხვა მანამდე გაკეთებული გზში ანგარიშებიდან, რის თაობაზეც წერილობით მივმართეთ რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის და გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროებს.

გარემოზე და სოციალურ-ეკონომიკური ზემოქმედება

1. სკოპინგის ანგარიშის რიგ თავებში, ზემოქმედება შეფასებული არ არის და მხოლოდ ზოგად აღწერილობით ინფორმაციას ვხვდებით, მაგალითად ასეთი ქვეთავებია:

- ზემოქმედება გეოლოგიურ გარემოზე (ქვეთავი 3.2);
- ზემოქმედება ბიოლოგიურ გარემოზე (ქვეთავი 3.4);

გარდა ამისა, აღნიშნული ქვეთავები ზოგად-აღწერილობითია, ასევე, ფაუნაზე ზემოქმედების შეფასება სიტყვა-სიტყვით გადმოწერილია სხვადასხვა გზში ანგარიშებიდან, რაც ნიშნავს, რომ საპროექტო ტერიტორიაზე სკოპინგის ანგარიშის მომზადებისათვის არ ჩატარებულა საველე კვლევები. ამასთან, ფლორის ქვეთავში სახეობების ჩამონათვალი მოცემულია მხოლოდ ლათინური სახელწოდებებით, რაც დაინტერესებული საზოგადოების ნაწილისთვის გაუგებარია.

2. სოციალურ-ეკონომიკური გარემოს შეფასება და მასზე ზემოქმედება სრულად გადმოწერილია “ზემო იმერეთი - რაჭის დამაკავშირებელი გზის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისათვის ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზისა და დეტალური პროექტის საჩხერე - ქვემოხევი - უზუნთა - შქმერი - ზუდელი 5.537 კმ. - 10.537 კმ. მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციის და ექსპლუატაციის პროექტი“-ს სკოპინგის ანგარიშიდან. ქვეთავში განხილულია სხვა საავტომობილო გზის მონაკვეთი, კერძოდ ვკითხულობთ: „მშენებლობის ეტაპზე არსებულ საავტომობილო გზაზე, რომელიც საჩხერის მოსახლეობას აკავშირებს ხეობის ზედა ნაწილებთან, სატრანსპორტო

გადაადგილების ინტენსივობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა“ - აქედან გამომდინარე, საპროექტო ტერიტორიაზე უნდა მოხდეს სოციალურ-ეკონომიკურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება.

3. ისტორიულ-კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლებზე ზემოქმედების შეფასება ზედაპირულია, ყველანაირი კვლევის გარეშე გამოტანილია დასკვნა, რომ პროექტს ისტორიულ-კულტურულ ძეგლებზე პირდაპირი სახის ზეგავლენა არ ექნება, გაუგებარია რა აძლევს საქმიანობის განმახორციელებელს ამის თქმის საშუალებას, მით უმეტეს, მაშინ, როდესაც მთელი ქვეთავი გადმოწერილია ზემო იმერეთი-რაჭის დამაკავშირებელი გზის სკოპინგის ანგარიშიდან.

4. პროექტის კუმულაციური ზემოქმედება განხილულია ძირითადად დადებით ჭრილში, ასევე გაუგებარია ქვეთავში მოცემული შემდეგი სახის ჩანაწერი: „თუმცა გასათვალისწინებელია, რომ **პირველი მონაკვეთის სამშენებლო სამუშაოები აქტიურ ფაზაშია შესული**. შესაბამისად ნაკლებია იმის, ალბათობა, რომ აღნიშნული ორი პროექტის სამშენებლო სამუშაოები დროში დაემთხვევს ერთმანეთს ან/და მშენებლობის ეტაპისთვის დამახასიათებელი კუმულაციური ეფექტი მცირე პერიოდი გაგრძელდება“. გაუგებარია, როგორ მიმდინარეობს სამშენებლო სამუშაოები „აქტიურ ფაზაში“, როდესაც გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მიერ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება მიღებული ჯერ არ არის.

5. 3.8 ქვეთავში „ზემოქმედება ადამიანის ჯანმრთელობაზე და უსაფრთხოებაზე“ ვკითხულობთ, რომ საპროექტო ტერიტორიიდან ადგილობრივი მოსახლეობის მნიშვნელოვანი მანძილით დაშორების გამო, ნეგატიური ზემოქმედების რისკები დაბალი იქნება. თუმცა, არ არის დაზუსტებული რა მანძილით იქნება დაშორებული უახლოესი საცხოვრებელი სახლები საპროექტო ტერიტორიიდან.

6. სკოპინგის ანგარიშის თანახმად, გზშ პროცესში განისაზღვრება მეწყრული უბნების მახასიათებლები და ჩატარდება ფერდობის მდგრადობის გაანგარიშება. სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, მშენებლობის ეტაპზე ზემოქმედება გეოდინამიკურ პროცესებზე, რაც მოიცავს მეწყერის გააქტიურებას, ეროზიას, „ძალიან დაბალი“ იქნება. გაუგებარია, რას ეფუძნება აღნიშნული დასკვნა, როდესაც კვლევები არ ჩატარებულა და სამომავლოდ, გზშ პროცესის დროს განხორციელდება.

ყოველივე აღნიშნულის საფუძველზე მიგვაჩნია, რომ წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიში არ წარმოადგენს ორიგინალურ კვლევას, გადაწერილია სხვა მანამდე შესრულებული სკოპინგის და გზშ ანგარიშებიდან და არ შეესაბამება მოქმედ კანონმდებლობის მოთხოვნებს და მასზე უარყოფითი დასკვნა უნდა გაიცეს.

ამასთანავე აღვნიშნავთ, რომ სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა, რომელიც დანიშნული იყო 2018 წლის 8 ივნისს ყაზბეგის მუნიციპალიტეტის სოფელ ჯუთაში, არ შედგა გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს და პროექტის განმახორციელებლის წარმომადგენელთა გამოუცხადებლობის გამო. საჯარო შეხვედრის შესახებ ინფორმაცია დაგეგმილი პროექტის განხორციელების რეგიონში არ გავრცელებულა იმ ფორმით, როგორც ითხოვს მოქმედი კანონმდებლობა.