



## საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

### ბრძანება N 2-1009

24/10/2019

ქ. თბილისი

#### საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „საერთაშორისო მნიშვნელობის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის (E-60) ალგეთი-სადახლოს მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია მარნეულის მუნიციპალიტეტში აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის (E-60) ალგეთი-სადახლოს მონაკვეთის მშენებლობა-ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და მარნეულის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოდგენილი იყო მარნეულის მუნიციპალიტეტში აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის (E-60) ალგეთი-სადახლოს მონაკვეთის მშენებლობა-ექსპლუატაციის პროექტის სკოპინგის ანგარიში. სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად განსაზღვრული და დადგენილ იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ს პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (ბრძანება N 2-153).

შემოთავაზებული პროექტი ითვალისწინებს ქ. რუსთავიდან (ავტობაზრობა) საქართველო-სომხეთის საზღვრამდე (სადახლოს სასაზღვრო გამშვები პუნქტი) ახალი, ოთხხოლიანი საავტომობილო მაგისტრალის მშენებლობას. საპროექტო გზის 27,5 მ სიგანის დერეფანი გაივლის ორი თვითმმართველი ერთეულის ტერიტორიაზე: ქ. რუსთავი და მარნეულის მუნიციპალიტეტი, თუმცა წარმოდგენილი პროექტი შეეხება მხოლოდ მარნეულის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე გამავალ დაახლოებით 30 კმ-იან მონაკვეთს (საწყისი მონაკვეთი განხილულია ცალკე გზშ-ის ანგარიშში რუსთავი-წითელი ხიდი), სოფ. აზიზქენდის აღმოსავლეთით დაგეგმილი საგზაო კვანძიდან სადახლოს გამშვებ პუნქტამდე (ალგეთი-სადახლოს მონაკვეთი).

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, საპროექტო გზა იწყება სადახლოს საგზაო კვანძიდან, რომელიც მოეწყობა სოფ. აზიზქენდისა და სოფ. დიდ მულანლოს შორის, სასოფლო სამეურნეო სავარგულებზე (GPS კოორდინატები: X – 497370; Y – 4583775). სადახლოს კვანძიდან დაახლოებით 2,5 კმ-ის შემდგომ გზის მარშრუტი გადადის მარცხნივ და კვეთს მდ. ხრამს. შემდგომ მარშრუტი გრძელდება სოფლების კულარის დაა

კრიხლოს შორის სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე სოფ. ქვემო სარალამდე. ქვემო სარალიდან საპროექტო გზა გადის არსებული გზის აღმოსავლეთით, თითქმის მის პარალელურად. დერეფნის ბუფერში ექცევა სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები და ნაწილობრივ მდ. დებედას მარცხენა ჭალა. ბოლო სამკილომეტრიანი მონაკვეთი გადის სოფ. სადახლოს სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე და ნაწილობრივ ითვალისწინებს არსებული გზის გაფართოებას. დერეფანი მთავრდება სადახლოს სასაზღვრო გამშვებ პუნქტთან.

ალგეთი-სადახლოს საპროექტო გზის საერთო სიგრძე შეადგენს დაახლოებით 30 კმ-ს. პროექტის განხორციელების მიზანია არსებული გზების ტრანსპორტირების ხარჯების შემცირება და საგზაო ქსელის გაუმჯობესება. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, პროექტირების პროცესში ალგეთი-სადახლოს საავტომობილო მაგისტრალი დაყოფილია ორ მონაკვეთად:

- მონაკვეთი 1 (პროექტის მიხედვით ლოტი 3) - ალგეთიდან მარეთამდე. სიგრძე შეადგენს 13 კმ-ს. იწყება ალგეთის გზაგამტარის დასავლეთით და მთავრდება მარეთთან, საქართველო-სომხეთის სარკინიგზო ხაზის გადაკვეთამდე 400 მ-ში;
- მონაკვეთი 2 (ლოტი 4) - მარეთიდან სადახლომდე. სიგრძე შეადგენს 16,3 კმ-ს. ლოტი 4 იწყება თბილისიდან სომხეთამდე რკინიგზის გადაკვეთამდე 400 მ-ში. გადაკვეთის შემდეგ გზის პროფილი მიყვება რკინიგზას მარჯვენა მხრიდან.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევის ეტაპზე განიხილებოდა საპროექტო გზის რამდენიმე ალტერნატივა, მათ შორის არაქმედების და მარშრუტის სამი ძირითადი ალტერნატიული ვარიანტი. ანგარიშში განხილულია აღნიშნული ალტერნატივების დადებითი და უარყოფითი მხარეები, ალტერნატიული დერეფნების შედარებითი ანალიზი როგორც ფინანსურ-ეკონომიკური, ასევე გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით. შემოთავაზებული ალტერნატივების განხილვის შემდეგ შეირჩა ალტერნატივა, რომელიც ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შემცირების თვალსაზრისით ყველაზე მეტად მისაღებია. გარდა ამისა, შერჩეული ალტერნატივის უპირატესობა გამოიხატება სამშენებლო სამუშაოების მოცულობის სიმცირეში, ასევე ამ ვარიანტით გზის სიგრძე მცირდება 4 კმ-ით და ნაკლებია მიწაზე არსებული რესურსების განადგურების საჭიროება. აღსანიშნავია, რომ პროექტის დამუშავების შუალედურ ეტაპზე მოხდა შერჩეული ალტერნატივის მცირედით კორექტირება ( 8-15 კმ-ებს შორის), რაც განაპირობა ორი მიწის ნაკვეთის გადაკვეთამ, სადაც ხორციელდება სახელმწიფო მნიშვნელობის პროექტები. შეცვლილი დერეფნის შემთხვევაში საპროექტო გზის მონაკვეთი უფრო უახლოვდება სოფ. არაფლოს საცხოვრებელ სახლებს (დაცილება დაახლოებით 80 მ და მეტი), თუმცა ხმაურის გავრცელების და ემისიების შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება უზრუნველყოფს სოფ. არაფლოს საცხოვრებელ სახლებზე ზემოქმედების შემცირებას.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, საპროექტო გზის კონფიგურაცია წარმოდგენილია საშუალოდ 22-25 მ სიგანის მყარი საფარით და გზისპირით. სავალი ნაწილის სიგანეა 7.5 მ, გზისპირის სიგანე 2.5 მ, სავალი ზოლის რაოდენობა 4, სავალი ზოლის სიგანე 3.75 მ. საპროექტო ავტომაგისტრალისთვის გათვალისწინებულია ორი ტიპის საგზაო საფარის გამოყენება: არახისტი ასფალტის ბეტონის საფარი გამოიყენება ხიდების, კვანძის პანდუსებისა და წრიული გზაჯვარედინებისთვის, ხოლო ხისტი საგზაო საფარი - ავტომაგისტრალის დანარჩენ უბნებზე.

ალგეთი-სადახლოს საავტომობილო მაგისტრალის ფარგლებში სულ დაპროექტებულია 4 გზაგამტარი/ესტაკადა. მათ შორის საავტომობილო მაგისტრალის 1-ელ მონაკვეთზე

ალგეთი-მარეთი) მოეწყობა 2 გზაგამტარი, ასევე მე-2 მონაკვეთზე (მარეთი-სადახლო) – 2 გზაგამტარი.

ალგეთი-სადახლოს საპროექტო საავტომობილო მაგისტრალის ფარგლებში სულ გათვალისწინებულია 4 ძირითადი სახიდე გადასასვლელის მოწყობა, მათ შორის ორი წარმოადგენს სამდინარო გადასასვლელს (ერთი მდ. ხრამზე და მეორე მდ. ბანოვჭაზე), ერთი ხიდი მოეწყობა რკინიგზის გადაკვეთაზე, ხოლო მეორეწარმოადგენს გზაგამტარის ტიპის სახიდე გადასასვლელს. საპროექტო ხიდების შემადგენელ ნაწილებს წარმოადგენს: მოაჯირები, თვალამრიდი, ჰიდროსაიზოლაციო ფენა, სადრენაჟო ძაბრი. ხიდები დაპროექტებულია არმირებული ბეტონის T-ის ფორმის წინასწარდამაბული კოჭებით და მონოლითი ხიდის ნაფენით. საყრდენი კონსტრუქცია შედგება მონილითური რკინაბეტონის განაპირა ბურჯებით და მონოლითური ერთსვეტიანი და ორსვეტიანი ბურჯებით. საძირკვლები შედგება ადგილზე ჩამოსხმული ბეტონის ნაბურღი ხიმინჯებით. სახიდე გადასასვლელებზე წყლის არინება მოხდება 2,0-2,5%-იანი დახრით, როგორც ფეხით მოსიარულეთა, ასევე საგზაო ზოლში.

საპროექტო მონაკვეთი კვეთს საჰაერო ელექტროგადამცემ ხაზებს, რეგიონული და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებს, სარწყავ არხებს (მათ შორის ახალი სადახლოს მაგისტრალური არხი, საავტომობილო გზის დერეფნის ბოლო მონაკვეთთან), მცირე სიმძლავრის დებედა ჰესის სადაწნეო მილსადენს და მიწისქვეშა მილსადენებს.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, გზის მშენებლობის პროცესში უპირატესობა მიენიჭება კირიხლოს და ქვემო სარალის სოფლების სიახლოვეს ინერტული მასალის არსებული კარიერებიდან მოპოვებას. ინერტული სამშენებლო მასალების შორ მანძილზე ტრანსპორტირება არ მოხდება. აღსანიშნავია, რომ სამშენებლო სამუშაოებში შესაძლებელია გამოყენებული იყოს მიწის სამუშაოების პროცესში წარმოქმნილი ფუჭი ქანების ნაწილი. პროექტისათვის ცემენტის მიწოდება მოხდება ადგილობრივი წყაროებიდან.

პროექტის განხორციელების ფარგლებში დაგეგმილია ერთი ძირითადი და ორი დამხმარე სამშენებლო ბანაკის მშენებლობა. დამხმარე ბანაკები ძირითადად გამოყენებული იქნება სამშენებლო ტექნიკის და საწარმო საშუალებების დასაწყობების მიზნით. ძირითადი ბანაკი მოეწყობა საპროექტო დერეფნის საწყისი ნაწილის სიახლოვეს, სოფ. დიდი მულანლოს აღმოსავლეთით, მიახლოებითი GPS კოორდინატები: X – 498353; Y – 4582495 (ს/კ: 83.07.08.708). ეს ტერიტორია გამოყენებული იქნება რუსთავი-წითელი ხიდის ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესშიც. ტერიტორიის ფართობი შეადგენს დაახლოებით 7 ჰა-ს. ტერიტორია მაღალი ანთროპოგენული ზემოქმედების დატვირთვის ქვეშაა და ფაქტიურად არ გვხვდება ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა. უახლოესი დასახლებული პუნქტი არის სოფ. ლეჟბადინში, რომელიც მდებარეობს საპროექტო გზიდან დაახლოებით 800 მეტრში. აღსანიშნავია, რომ სამშენებლო ბანაკამდე მიდის არსებული გზა და საჭირო არ იქნება ახალი გზის მშენებლობა. სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე განთავსებული იქნება საწყობები, ბეტონის კვანძი, საოფისე ფართები, პარკინგი, გარდა ამისა სამშენებლო ბანაკზე გათვალისწინებულია წყლის სამარაგო რეზერვუარის და საწვავის (დიზელის) რეზერვუარის მოწყობა. გზმ-ის ანგარიშში აღნიშნულია, რომ დროებითი სამშენებლო ინფრასტრუქტურის დაზუსტებული პარამეტრები მოთხოვნის შესაბამისად სამუშაოების დაწყებამდე შეთანხმდება საქართველოს გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან.

მშენებლობის ეტაპზე საპროექტო არეალში მათ შორის სამშენებლო ბანაკზე, წარმოდგენილი იქნება ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ემისიების სხვადასხვა ტიპის წყაროები. გაფრქვევის სტაციონალური წყარო შეიძლება იყოს ბეტონის კვანძი. ჰაერის ხარისხის გაუარესება ასევე მოსალოდნელია, მიწის სამუშაოების წარმოებისას. ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ემისიების მოძრავი წყაროები იქნება სამშენებლო ტექნიკა და სატრანსპორტო საშუალებები (ბულდოზერი, ექსკავატორები, სატვირთო მანქანები და სხვ. ). მავნე ნივთიერებათა ემისიების წყაროებია ასევე ცემენტის სილოსები და საწვავის რეზერვუარი. გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევის შემცირების მიზნით.

მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის ძირითად წყაროს საპროექტო ზონაში წარმოადგენს სატრანსპორტო საშუალებების, სამშენებლო ტექნიკის და დამხმარე ტექნიკის გადაადგილება, ასევე სამშენებლო ბანაკზე მოქმედი ბეტონის კვანძი. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, გათვალისწინებულია ხმაურის გარემოსდაცვითი მართვის გეგმის შემუშავება, სადაც განხილული იქნება ხმაურის წარმოქმნის ან/და შემცირების ყველა არსებული ტექნოლოგია და საუკეთესო პრაქტიკა. ანგარიშში განსაზღვრულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპებისთვის, მათ შორის ნაკლებად ხმაურიანი მოწყობილობების, მაყუჩების, ფარების, ხმაურსაწინააღმდეგო საფარველის გამოყენება. აღსანიშნავია, რომ ხმაურის კონტროლის ეფექტურ საშუალებად განხილულია ხმაურდამცავი ბარიერების მშენებლობა ისეთ დასახლებებთან, რომლებიც ამ მხრივ განსაკუთრებული ზემოქმედების ქვეშ შეიძლება მოხდნენ. საერთო ჯამში ბარიერები განთავსდება 5 დასახლებასთან, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს ხმაურით გამოწვეულ ზემოქმედებას.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური შეფასებით საპროექტო დერეფანი დამაკმაყოფილებელ პირობებშია. მის ფარგლებში და მიმდებარედ არ ფიქსირდება აქტიური საშიში გეოდინამიკური პროცესები. სოფ. სარალთან საჭირო იქნება ჭრილის მოწყობა, ასევე მცირე მოცულობით ჭრილები გაკეთდება სოფ. სადახლოსთან. ამგები ქანების ფიზიკურ-მექანიკური მახასიათებლების გათვალისწინებით გრავიტაციული მოვლენების განვითარების რისკები ამ უბანზე არ არის მაღალი და საკმარისი იქნება დამუშავებული ფერდობისათვის სათანადო დახრის კუთხის შერჩევა. აღსანიშნავია, რომ იმ უბნებზე სადაც არსებული გრუნტი არ არის საკმარისად მდგრადი, გამოყენებული იქნება დამატებითი გაძლიერება ყრილის ქვეშ. გზმ-ის ანგარიშში მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპებზე გეოლოგიური გარემოს სტაბილურობის უზრუნველყოფის მიზნით გათვალისწინებულია შემარბილებელი ღონისძიებები.

წყლის გარემოზე ზემოქმედება მოსალოდნელია ტრასის გადამკვეთი ხეების და სარწყავი არხების სიახლოვეს სამშენებლო სამუშაოების წარმოების პროცესში, რაც ძირითადად დაკავშირებულია გაუთვალისწინებელ შემთხვევებთან (ნარჩენების არასწორი მართვა, ტექნიკის გაუმართაობა და სხვ.) გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ზედაპირული წყლების ჩამონადენზე ზემოქმედებას არ ექნება ადგილი, ვინაიდან ხიდების ბურჯები მოეწყობა ეტაპობრივად - მდინარის უწყვეტობის უზრუნველყოფის მიზნით გაკეთდება დროებითი მიწაყრილები ისე, რომ ადგილი არ ჰქონდეს წყლის ნაკადის ფრაგმენტაციას. გარდა იმისა, რომ საპროექტო დერეფანი გადის აღმოსავლეთ საქართველოს ნახევრად უდაბნოს ლანდშაფტის ფარგლებში, საპროექტო დერეფანში გაყვანილი ჭაბურღილებით დადასტურდა რომ გრუნტის წყლების დგომის დონეები ზედაპირთან ახლოს არ არის.

დოკუმენტაციის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოების წარმოების პროცესში, კერძოდ მიწის სამუშაოებისას, გასათვალისწინებელია გრუნტის წყლების და წვიმის წყლების ბუნებრივი დრენაჟირების და ზეგავლენა. აღნიშნულის მიზეზი შეიძლება იყოს საპროექტო დერეფანში ყრილების და ჭრილების მოწყობა, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ლოკალურ უბნებზე გრუნტის წყლების დგომის დონეების აწევა/დაჭაობება. ამ მიზნით გათვალისწინებულია, სადრენაჟე სისტემების იმგვარად მოწყობა, რომ ადგილი არ ჰქონდეს გრუნტის წყლების დონეების ანთროპოგენულ ცვლილებას. გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ფაზისათვის.

ნიადაგზე ზემოქმედება მოსალოდნელია, საპროექტო გზის როგორც მშენებლობის ასევე ექსპლუატაციის პროცესში. ვინაიდან საპროექტო დერეფნის დიდი ნაწილი გაივლის სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთზე. მოსამზადებელი სამუშაოების პროცესში გათვალისწინებულია ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა და სათანადოდ შენახვა. დერეფნის იმ მონაკვეთებში, რომელიც სასოფლო-სამეურნეო სავარგულეებზე გადაივლის, ზედაპირული ჰუმუსოვანი ფენის საშუალო სიმძლავრე 20 სმ-ს შეადგენს. საერთო ჯამში, ანგარიშის მიხედვით, მოხსნილი ნაყოფიერი ფენის მიახლოებითი მოცულობა დაახლოებით 180, 5 ათასი მ<sup>3</sup> იქნება. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ნიადაგის მოხსნა-შენახვა-გამოყენების პროცესი განხორციელდება გარემოსდაცვითი ნორმების გათვალისწინებით. ამასთან დოკუმენტაციით გათვალისწინებულია ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესში მცენარეულ საფარზე ზემოქმედება დაკავშირებულია: გასხვისების ზოლის მცენარეული საფარისგან გასუფთავებასთან, რომლის დროსაც ზემოქმედების ქვეშ ექცევა ძირითადად ბუჩქნარი და ერთწლოვანი მცენარეები, ასევე ქარსაცავი ზოლების სახით ხელოვნურად გაშენებული სახეობები. ალგეთი-სადახლოს საავტომობილო მაგისტრალის მშენებლობის შედეგად ფაუნის სახეობებზე მოსალოდნელია როგორც პირდაპირი, ასევე არაპირდაპირი ზემოქმედება. ზემოქმედება ძირითადად შეეხება მცირე ზომის ძუძუმწოვრებს, მათ შორის აღსანიშნავია საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი ხმელთაშუა ზღვის კუ. იქთიოფაუნაზე შესაძლო ზემოქმედების მხრივ გამოსაყოფია საპროექტო დერეფნის ის მონაკვეთები, რომლებიც კვეთს დიდი ზომის მდინარეებს ან გაივლის მათ სიახლოვეს. როგორც უკვე აღინიშნა, პროექტის ფარგლებში არ იგეგმება მდინარეთა ნაკადების დანაწევრება ან მათი გადამღობი ნაგებობების მოწყობა, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს მათი საბინადრო ადგილების ფრაგმენტაცია, თუმცა ამ კუთხით შემარბილებელ ღონისძიებებს მიექცევა მნიშვნელოვანი ყურადღება. გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია გარკვეული სახის შემარბილებელი ღონისძიებები. საპროექტო უბნის ცალკეულ უბანზე გათვალისწინებულია მიწისქვეშა გადასასვლელები.

ვიზუალურ-ლანდშაფტური ზემოქმედება დაკავშირებულია მოსამზადებელ და სამშენებლო სამუშაოებთან, სამუშაო უბანზე მანქანა/დანადგარების მუშაობასთან, დროებითი ობიექტების მოწყობასთან, მცენარეული საფარისგან გასუფთავებასთან. მშენებლობის დასრულების შემდგომ მოხდება სამშენებლო მოედნებიდან მანქანა-დანადგარების, მასალის და ნარჩენების გატანა. როგორც გზმ-ის ანგარიშშია აღნიშნული განსაკუთრებული ყურადღება მიექცევა ათვისებული ტერიტორიების რეკულტივაციას.

დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების პროცესში მოსალოდნელია არასახიფათო, ინერტული და სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. აღსანიშნავია მიწის სამუშაოების შესრულების დროს წარმოქმნილი ფუჭი ქანები, რომლებიც შესაბამისი პირობების დაცვით განთავსდება სანაყაროზე. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად მაგისტრალისთვის

შერჩეული დერეფნის უმეტესი ნაწილი გადის სწორი რელიეფის პირობებში, რაც ამცირებს მოსალოდნელი ფუჭი ქანების რაოდენობას.

გზმ-ის ანგარიში ითვალისწინებს ავარიული სიტუაციების წარმოქმნის ძირითად პრევენციულ ღონისძიებებს.

გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა, გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, საჩივრების განხილვის მექანიზმი, დასკვნები და რეკომენდაციები.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის მიზნით დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, 2019 წლის 30 ივლისს მარნეულის მუნიციპალიტეტის მერიის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში გაიმართა აღნიშნული პროექტის საჯარო განხილვა, რომელსაც ესწრებოდნენ სამინისტროს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, მარნეულის მუნიციპალიტეტის მერიის, სოფ. ალგეთის, სოფ. აზიზკენდის წარმომადგენლები. აღნიშნულ განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან პროექტთან დაკავშირებით შენიშვნები და კომენტარები არ გამოუთქვამთ.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის მიზნით სამინისტროში დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე მოსახლეობის მიერ არ ყოფილა წარმოდგენილი წერილობითი შენიშვნები და კომენტარები დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით.

აღნიშნული გზმ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლის და ამავე კოდექსის I დანართის მე-11 პუნქტის საფუძველზე,

### **ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:**

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის (E-60) ალგეთი-სადახლოს მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით.
3. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, რეკომენდაციების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების შესაბამისად;
4. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე შესაბამის ფოტომასალასთან ერთად წარმოადგინოს სათანადო კვლევაზე დაყრდნობით მომზადებული დეტალური ინფორმაცია, ხიდების მშენებლობით გამოწვეული წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ სახეობებზე, მათ შორის იქთიოფაუნაზე შესაძლო ზემოქმედებაზე, ამ ზემოქმედების თავიდან აცილებაზე და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებებზე;

5. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის გეგმაში ასახოს წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ სახეობებზე მონიტორინგის განხორციელების საკითხი, საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებების განსაზღვრა/განხორციელების მიზნით. ასევე მონიტორინგის გეგმაში ასახოს სამინისტროსთან ანგარიშგების შესახებ ინფორმაცია. სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უზრუნველყოს აღნიშნული განახლებული გეგმის სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა. მონიტორინგი განახორციელოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად.
6. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების პროცესში სარწყავი და წყალშემკრებ-საკოლექტორო არხების შეუფერხებლად ფუნქციონირების მიზნით სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებზე გამავალი გზის მონაკვეთებით არხების გადაკვეთის კვანძებში უზრუნველყოს შესაბამისი წყალგამტარების მოწყობა, არხების საპროექტო გამტარუნარიანობის და არხის ნიშნულების დაცვით. ;
7. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** საპროექტო ტერიტორიაზე ხე-მცენარეების ჭრის აუცილებლობის შემთხვევაში, სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე, უზრუნველყოს აღნიშნული საკითხის შეთანხმება შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსთან;
8. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე სამინისტროში წარმოადგინოს დაზუსტებული მონაცემები იმ ტერიტორიების შესახებ (ადგილმდებარეობა, ფართობი, GIS), სადაც გათვალისწინებულია სარეკულტივაციო სამუშაოების ჩატარება, ასევე ინფორმაცია პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებული მოსახსნელი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოცულობის და მისი დასაწყობების ადგილმდებარეობის შესახებ GIS კოორდინატების მითითებით;
9. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დასრულებამდე სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოადგინოს დროებით დაკავებულ ფართობების რეკულტივაციის პროექტები და სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდგომ უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკების/მოედნების ტერიტორიების პირვანდელ მდგომარეობამდე რეკულტივაცია/აღდგენა შეთანხმებული პროექტის შესაბამისად;
10. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო მოედნის/ბანაკის დეტალური პროექტის, ასევე ფუჭი ქანების სანაყაროების (მათ შორის დროებითი სანაყაროების) პროექტების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა shape ფაილებთან ერთად; მათი მოწყობა უზრუნველყოს სამინისტროსთან შეთანხმებული პროექტების შესაბამისად.
11. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის პერიოდში უზრუნველყოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“, „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ“ და „წყლის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი პროცედურების დაცვა.
12. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის ეტაპზე უზრუნველყოს ხმაურზე მონიტორინგის წარმოება კვარტალში ერთხელ, ხოლო ექსპლუატაციის ეტაპზე წელიწადში ერთხელ უახლოეს დასახლებულ პუნქტთან მიმართებაში. ხმაურის დონის გადაჭარბების შემთხვევაში განახორციელოს შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;



13. საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის კოდექსისა და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
14. საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;
15. საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
16. საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით.
17. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს „საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს“;
18. ბრძანება ძალაში შევიდეს „საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის“ მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
19. ბრძანების ძალაში შესვლიდან 5 დღის ვადაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და მარნეულის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი და წარმომადგენლობითი ორგანოების საინფორმაციო დაფებზე;
20. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. №6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ლევან დავითაშვილი



მინისტრი