

დანართი 1. შენიშვნებზე პასუხები

ქვემოთ მოყვანილია სამინისტროს N 12253/01 წერილში (22/12/2020) ჩამოყალიბებულ შენიშვნებზე პასუხები, დამატებითი ინფორმაცია და ასევე მითითებულია სკრინინგის ანგარიშში შეტანილი ცვლილებები/დაზუსტებები.

შენიშვნა #1:

- სკრინინგის განცხადების მიხედვით, შპს „თბილისის სატრანსპორტო კომპანია“ გეგმავს ქ. თბილისში, მთაწმინდის პარკთან დამაკავშირებელი საბაგირო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის განხორციელებას. თუმცა, სკრინინგის ანგარიშში პროექტის სახელწოდება წარმოდგენილია, როგორც „რუსთაველის გამზირიდან მთაწმინდის პლატოზე აღმავალი საბაგირო გზის (ხაზის), ქვედა და ზედა სადგურების რეაბილიტაციის პროექტი“. **აღნიშნული საკითხი საჭიროებს დაზუსტებას**, ვინაიდან, „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მეორე დანართის მე-9 პუნქტის, 9.10 ქვეპუნქტის მიხედვით, სკრინინგის პროცედურას ექვემდებარება მგზავრების ტრანსპორტირებისათვის განკუთვნილი ტრამვაის ან/და საბაგირო ხაზის მშენებლობა;

პირველი შენიშვნის პასუხად ვაზუსტებთ:

სკრინინგის განცხადებაში არის წარმოდგენილი შემდეგი ფორმულირება:

„...შპს “თბილისის სატრანსპორტო კომპანია“ გეგმავს თბილისში, რუსთაველის გამზირიდან (N528) მთაწმინდის პლატოზე აღმავალი საბაგირო გზის (ხაზის) ქვედა და ზედა სადგურების რეაბილიტაციის პროექტის განხორციელებას...“

სკრინინგის ანგარიშის სათაური შეესაბამება პროექტის ოფიციალურ სახელწოდებას და არის შემდეგი:

„რუსთაველის გამზირიდან მთაწმინდის პლატოზე აღმავალი საბაგირო გზის ქვედა და ზედა სადგურების რეაბილიტაციის პროექტი“

სკრინინგის ანგარიშის შესავალის პირველ აბზაცში არის წარმოდგენილი შემდეგი ფორმულირება:

„...პროექტირების ობიექტს წარმოადგენს რუსთაველის გამზირიდან მთაწმინდის პლატოზე აღმავალი საბაგირო გზის ქვედა და ზედა სადგურების რეკონსტრუქცია/მშენებლობა, შუალედური საყრდენი ანძების მონტაჟი და თანამედროვე ტექნოლოგიით აღჭურვილი ახალი საბაგირო ხაზის მოწყობა...“

სკრინინგის 2.3 თავში „პროექტის აღწერილობა და მონაცემები“ წარმოდგენილია შემდეგი ინფორმაცია:

ქ. თბილისში, რუსთაველის გამზირიდან მთაწმინდის პლატოს მიმართულებით საბაგირო ხაზის აღდგენის საინჟინრო პროექტი დამუშავებულია ავსტრიული კომპანია „დოპელმაიერ“-ის და შპს „ნესლერ“-ის მიერ.

პროექტი ითვალისწინებს:

- 1) ქვედა სადგურის (რუსთაველის გამზირი №528) რეკონსტრუქციას*
- 2) ახალი ზედა სადგურის (პლატო მთაწმინდა) მოწყობას*
- 3) ხუთი (5) ახალი ანძების დამონტაჟებას და საბაგირო ხაზის მოწყობას*

პირველ და მეორე ფორმულირებაში გამოყენებულია სამშენებლო პროექტის სახელწოდება (როგორც ეს იყო წარმოდგენილი პროექტანტის მიერ) და რომელიც, შესაძლოა, სრულად არ ასახავს პროექტით გათვალისწინებულ ყველა კომპონენტს. მესამე და მეოთხე ფორმულირება (სკრინინგის დოკუმენტის შესავალში და 2.3 თავში) სრულად ასახავს პროექტით გათვალისწინებულ ყველა კომპონენტს, მათ შორის იმას, რომ ქვედა სადგურზე დაგეგმილია როგორც ისტორიული ნაწილის რეკონსტრუქცია, ასევე ახალი სამანქანო განყოფილების და ჩასხდომის ბაჟის **მშენებლობა**, ხოლო დემონტირებული ზედა სადგურის ადგილზე დაგეგმილია ახალი სადგურის **მშენებლობა**. ამით იყო განპირობებული ტერმინის „რეკონსტრუქცია/მშენებლობა“-ს გამოყენება. პროექტის ყველა კომპონენტი განხილულია სკრინინგის ანგარიშში.

რაც შეეხება კომპონენტებს „...შუალედური საყრდენი ანძების **მონტაჟი** და თანამედროვე ტექნოლოგიით აღჭურვილი ახალი საბაგირო ხაზის **მოწყობა**...“ („მოწყობა“- ამ შემთხვევაში ასევე ნიშნავს მონტაჟს, **მშენებლობას**) - გასაგებია, რომ ორი არსებული/ძველი სადგურის შორის საბაგირო ხაზის მშენებლობა ნიშნავს მთაწმინდის საბაგიროს აღდგენას, ანუ რეკონსტრუქციას. მიუხედავად იმისა, რომ რუკაზე სადგურების და, შესაბამისად, საბაგირო ხაზის პროექციის მდებარეობა იგივეა, - საყრდენების ლოკაცია განსხვავებულია, მონტაჟი თავიდან არის განსაზოციელებელი და ბაგირები თავიდან არის გასაჭიმი. ამის გამო ჩავთვალეთ, რომ პროექტი მოიცავს ახალი მშენებლობის ელემენტებს და ექვემდებარება კანონის მე-2 დანართის ფორმულირებას „...ტრამვაის ან/და **საბაგირო ხაზის მშენებლობა**...“. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე ვთვლით, რომ ჩვენი მხრიდან კანონის მე-2 დანართის ამ პუნქტით ხელმძღვანელობა და სკრინინგ-განაცხადის შემოტანა, მოცემული პროექტის შემთხვევაში, წარმოადგენს სწორ გადაწყვეტილებას. თუმცა სკრინინგ განაცხადის წარდგენა არ ნიშნავს ავტომატურად რომ პროექტს ესაჭიროება გზშ-ს პროცესი. ეს რომ არ ყოფილიყო ქალაქის ისტორიულ-კულტურული, ტრადიციული სარეკრეაციო და ტურისტული ინფრასტრუქტურის ობიექტის აღდგენა (რაც ყველა მკვიდრი თბილისელისთვის ცალსახად გასაგები და მისაღებია), არამედ ყოფილიყო ახალი ხაზი ახალ ლოკაციაზე, - მხოლოდ ვიზუალური ზემოქმედების ფაქტორი იქნებოდა საკმარისი იმისათვის, რომ ჩვენ თვითონ გვეღიარებინა გზშ-ს პროცესის აუცილებლობა.

თქვენი პირველი შენიშვნის შესაბამისად ცვლილებები და განმარტება შეტანილია სკრინინგის ანგარიშის შესავალში (**ლურჯი შრიფტით** - იხ. თავი 1 „შესავალი“).

შენიშვნა #2:

- სკრინინგის განცხადება არ მოიცავს ინფორმაციას საბაგრო ხაზის მიერ დღის განმავლობაში შესასრულებელი რეისების რაოდენობის და საბაგროს სამუშაო გრაფიკის შესახებ;

მე-2 შენიშვნის პასუხად გაწვდით შემდეგ ინფორმაციას:

ბაგირის მოძრაობის **მაქსიმალური** სიჩქარის (5.00 მეტრი/წამში) შემთხვევაში:

სიმძლავრე - 1200 მგზავრი/საათში

ინტერვალი - 24.0 წამი

სადგურიდან სადგურამდე დრო - 4.07 წუთი

ბაგირის მოძრაობის **მინიმალური** სიჩქარის (1.00 მეტრი/წამში) შემთხვევაში:

სიმძლავრე - 240 მგზავრი/საათში

ინტერვალი - 120.0 წამი

სადგურიდან სადგურამდე დრო - 20.37 წუთი

საბაგროს სამუშაო გრაფიკის გადაწყვეტილებას, მისი ექსპლუატაციაში შესვლის შემდეგ, მიიღებს ქ.თბილისის მერია.

მე-2 შენიშვნის მიხედვით შესაბამისი დაზუსტება შეტანილია სკრინინგის ანგარიშის თავში 2.3 (ლურჯი შრიფტით - იხ. თავი 2.3 „პროექტის აღწერილობა და მონაცემები“).

შენიშვნა #3:

- არ არის წარმოდგენილი ინფორმაცია N3 ანამდე მისასვლელი დროებითი გზის სიგრძის, მისი მოწყობის და N4 ანამდე მისასვლელი არსებული გრუნტის გზის გაგანიერების პროცესში გარემოს სხვადასხვა კომპონენტებზე მათ შორის ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე და ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შესახებ, ასევე ნიადაგის დაბინძურების თავიდან აცილების ღონისძიებები;

მე-3 შენიშვნის პასუხად გაწვდით შემდეგ ინფორმაციას:

N3 ანძასთან მისასვლელი დროებითი გზის სიგრძე იქნება 15 მ.

N4 ანძასთან უკვე არსებობს მისასვლელი გზა (მოხრეშილი) რომელიც 2012 წელს იქნა მოწყობილი. დღეის მდგომარეობით შესაძლოა მოხდეს გზის განახლება მოხრეშვით. შესაბამისად არსებული გზის განახლებით გამოწვეული ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი.

ჩვენს მიერ წარმოდგენილი სკრინინგის ანგარიშის 4.4 ქვე-თავში „შესაძლო ზემოქმედების სკრინინგის ცხრილი“, მე-4 პუნქტში აღნიშნულია შემდეგი: „...საქმიანობის განმახორციელებელი (თსკ) უზრუნველყოფს, რომ კონტრაქტორს ჰქონდეს და სრულდებოდეს „დაბინძურების თავიდან აცილების და კონტროლის გეგმა...“, რომელიც მიტიგაციის და პრევენციის სხვა ღონისძიებებთან ერთად, ასევე მოიცავს ნიადაგის დაბინძურების თავიდან აცილების ღონისძიებებს (როგორც არის, მაგალითად, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის წინასწარი მოხსნა და დასაწყობება, ტექნიკის პროფილაქტიკა საწვავის ან ზეთის გაჟონვის თავიდან ასაცილებლად, დაღვრაზე რეაგირების პროცედურა და სხვ.). ბიომრავალფეროვნების თვალსაზრისით, დროებითი მისასვლელი გზის მოწყობის

შედეგად, არსებულ ჰაბიტატებზე (რომლებიც აღნიშნულ უბნებზე საკმაოდ დეგრადირებულია) რაიმე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის, ამ ზემოქმედების სივრცობრივი თვალსაზრისით, მცირე მასშტაბისა და დროში მცირე ხანგრძლივობის გამო.

მწვანე საფარის აღდგენის სამუშაოები წარმოადგენს საბაგირო ხაზის პროექტის ნაწილს. აღდგენა დაგეგმილია ანძების სამონტაჟო ზონების ფარგლებში - იქ, სადაც არსებული მწვანე საფარი დაზიანდება სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოების და ტექნიკის გადაადგილების შედეგად. მშენებლობის დაწყებამდე შემუშავებული იქნება „გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა“, რომლის ერთ-ერთი კომპონენტი იქნება „ანძების სამშენებლო უბნებზე და დროებით მისასვლელ გზებზე მწვანე საფარის აღდგენის მენეჯმენტის გეგმა“.

შენიშვნა #4:

- სკრინინგის განცხადება არ მოიცავს ინფორმაციას განსახორციელებელი დემონტაჟის და ასევე, სამშენებლო სამუშაოების ხანგრძლივობის შესახებ;

მე-4 შენიშვნის პასუხად გაწვდით შემდეგ ინფორმაციას:

მთაწმინდის საბაგირო ხაზის მშენებლობის ხანგრძლივობა განსაზღვრულია სნდაწ -1.04.03-85-ის „მშენებლობის ხანგრძლივობის ნორმები“-ს შესაბამისად, სეისმურობის კოეფიციენტის ($\kappa=1,15$) და სამუშაოთა შეთავსებადობის გათვალისწინებით და მთლიანობაში შეადგენს სამუშაოთა დაწყებიდან 18 თვეს, მათ შორის საერთო მოსამზადებელი პერიოდის ხანგრძლივობა შეადგენს 2 თვეს.

მე-4 შენიშვნის მიხედვით, შესაბამისი დაზუსტება შეტანილია სკრინინგის ანგარიშის თავში 2.3 (ლურჯი შრიფტით - იხ. თავი 2.3 „პროექტის აღწერილობა და მონაცემები“).

შენიშვნა #5:

- განცხადების მიხედვით, N2 ანძის სამშენებლო მოედანზე დაგეგმილია სამონტაჟო ზონის ფარგლებში მოქცეული მწვანე ნარგავების მოჭრა. რამდენიმე ხის მოჭრა დაგეგმილია ასევე N3 ანძის სამონტაჟო ზონის ფარგლებში. **დაზუსტებას საჭიროებს** რა სახეობის და რა რაოდენობის ხის მოჭრა დაგეგმილი აღნიშნული პროექტის ფარგლებში; ამასთან, პროექტის მიხედვით, დაგეგმილია საბაგიროს მშენებლობის ეტაპზე მჭიდრო თანამშრომლობა ქართუ ფონდის მიერ დაფინანსებული „მთაწმინდის მწვანე საფარის აღდგენის პროექტთან“. **დაზუსტებას საჭიროებს** მწვანე საფარის აღდგენის სამუშაოები წარმოადგენს თუ არა საბაგირო ხაზის მშენებლობის პროექტის ნაწილს.

მე-5 შენიშვნის პასუხად ვაზუსტებთ:

N 2 ანძის სამშენებლო მოედანი არის შპს „თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის“ კუთვნილი ტერიტორია, სადაც მოსახლეობას მოწყობილი აქვს ბოსტნები (ერთწლიანი კულტურების ნარგავები), რაც შეცდომით დაფიქსირდა, როგორც მწვანე ნარგავები.

N 3 ანძასთან არსებული ნარგავების გადარგვის საკითხი შეთანხმდა ქ.თბილისის მერიის გარემოს დაცვის საქალაქო სამსახურთან (წერილის ნომერი: პ/2192797 თარიღი: 04/07/2018). წერილის მიხედვით თანხმობა გაიცა დ.ჭონქაძის ქუჩის მიმდებარედ (ს.კ.: 01.15.01.003.040)

მოიჭრას არსებული 1 ძირი ზეხმელი და 2 ძირი ხმობადი ფიჭვი და გადაირგოს 10 ძირი ფიჭვი, 2 ძირი აკაკი და 3 ძირი საპნის ხე მიმდებარედ არსებულ ტერიტორიაზე (აღნიშნული წერილი - იხ. დანართი 4).

ამ შენიშვნის შესაბამისი დაზუსტება შეტანილია სკრინინგის ანგარიშის თავში 4.1 (ლურჯი შრიფტით - იხ. თავი 4.1 „მშენებლობის პროცესის მოკლე არწერა“ - N3 სამშენებლო მოედანი).

მწვანე საფარის აღდგენის სამუშაოები წარმოადგენს საბაგირო ხაზის პროექტის ნაწილს. აღდგენა დაგეგმილია ანძების სამონტაჟო ზონების ფარგლებში - იქ, სადაც არსებული მწვანე საფარი დაზიანდება სამშენებლო-სამონტაჟო სამუშაოების და ტექნიკის გადაადგილების შედეგად. მშენებლობის დაწყებამდე შემუშავებული იქნება „ანძების სამშენებლო უბნებზე და დროებით მისასვლელ გზებზე მწვანე საფარის აღდგენის მენეჯმენტის გეგმა“ (როგორც გარემოსდაცვითი მართვის გეგმის კომპონენტი). ამ გეგმის შეთანხმება მოხდება ქართუ ფონდის მთაწმინდის მწვანე საფარის აღდგენის პროექტთან „თბილისის ურბანული ტყის სივრცითი განვითარების ხედვა“ და ფონდ „განვითარება და გარემო“-სთან. მოცემულ ეტაპზე მიმდინარეობს კონსულტაციები პროექტის ერთ-ერთ შემსრულებელ ორგანიზაციასთან - გის და დისტანციური ზონდირების ცენტრ „გეოგრაფიკ“-თან, მისი დირექტორის გ. გოცირიძის სახით და პროექტის წამყვან ბიომრავალფეროვნების სპეციალისტთან პროფ. ი. დანელიასთან, რათა განისაზღვროს დასარგავი მწვანე საფარის სპეციფიკა და სახეობების შერჩევის პრინციპი.

მე-5 შენიშვნის მიხედვით შესაბამისი დაზუსტება შეტანილია სკრინინგის ანგარიშის თავში 2.3 (ლურჯი შრიფტით - იხ. თავი 4.2 „შესაძლო ზემოქმედება მშენებლობის ეტაპზე“ - ბოლო აბზაცი).

შენიშვნა #6:

- სკრინინგის განცხადების მიხედვით, სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს კ.ზავრიევის სამშენებლო მექანიკის სეისმომედეგობის და საინჟინრო ექსპერტიზის დეპარტამენტის მიერ ჩატარდა საინჟინრო-გეოლოგიური საველი და ლაბორატორიული კვლევები, რომლის მიხედვით, სადგურების და ანძების განლაგების გამოკვლევულ ტერიტორიაზე და მის მიმდებარედ საშიში გეოლოგიური პროცესების კვალი არ აღინიშნება. თუმცა აღნიშნული კვლევა თან არ ერთვის წარმოდგენილ სკრინინგის ანგარიშს.

მე-6 შენიშვნის პასუხად გაწვდით მოთხოვნილ ინფორმაციას:

სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს „ქ.თბილისში, მთაწმინდის საბაგირო გზის სრული რეკონსტრუქციის პროექტის შესადგენად ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის ტექნიკური ანგარიში“ (იხ.დანართი 3)

შენიშვნა #7:

- სკრინინგის განცხადების მიხედვით, საბაგირო ხაზის ფუნქციონირების პროცესში ხმაურის გავრცელების დონეების გადაჭარბება არ არის მოსალოდნელი. განცხადებაში, ასევე მითითებულია, რომ „ზოგადად „დოპპელმაიერის“ ტექნოლოგიების გამოყენება უზრუნველყოფს იმას, რომ საბაგიროს ექსპლუატაციის პროცესში ხმაური და ვიბრაცია მინიმუმამდე იქნება დაყვანილი (იქნება დასაშვებ დონეზე დაბალი) და არ ექნება რაიმე ზემოქმედება ქვედა სადგურის მახლობლად მცხოვრებ მოსახლეობაზე“. აღნიშნული ინფორმაცია შესაბამისი გაანგარიშების/გათვლების საფუძველზე საჭიროებს დასაბუთებას.

მე-7 შენიშვნის პასუხად გაწვდით შემდეგ ინფორმაციას:

პროექტის ფარგლებში მოსახლეობაზე ხმაურის ზემოქმედების შემცირების ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან გადაწყვეტილებას წარმოადგენს ის რომ ძრავები განლაგებულია ზედა სადგურზე, რიტიც პრაქტიკულად გამორიცხულია ძრავების მუშაობით გამოწვეული ხმაურის ზემოქმედება მოსახლეობაზე. რაც შეეხება ბაგირის მოძრაობით, გორგოლაწების ტრიალით და კაბინების გორგოლაჭებზე გადასვლით გამოწვეულ ხმაურს მწარმოებლის მონაცემები - იხ.დანართი 5. მონაცემებიდან გამომდინარე, და უახლოეს მოსახლემდა მანძილის გათვალისწინებით, ხმაურის დონის მნიშვნელობები არ აღემატებოდეს რეგლამენტით დასაშვებ მნიშვნელობებს.

მე-7 შენიშვნის მიხედვით შესაბამისი დაზუსტება შეტანილია სკრინინგის ანგარიშის თავში 4.3 (ლურჯი შრიფტით - იხ. თავი 4.3 „შესაძლო ზემოქმედება ექსპლუატაციის ეტაპზე“ - ბოლო აბზაცი).