



საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-1103

18/11/2019

ქ. თბილისი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის (E-60) რუსთავი-წითელი ხიდის მონაკვეთის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის (E-60) რუსთავი-წითელი ხიდის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა, სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ასევე მარნეულის და რუსთავის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება, რომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დაგეგმილია აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის (E-60) რუსთავი-წითელი ხიდის მონაკვეთის მშენებლობა და ექსპლუატაცია. რუსთავი-წითელი ხიდის საავტომობილო მაგისტრალი დაყოფილია ორ მონაკვეთად: მონაკვეთი 1 (ლოტი 1) - რუსთავიდან სადახლოს კვანძამდე, რომლის სიგრძე შეადგენს 21,0 კმ-ს. მონაკვეთი 2 (ლოტი 2) - სადახლოს კვანძიდან წითელ ხიდამდე, რომლის სიგრძე შეადგენს 10,9 კმ-ს. საპროექტო საავტომობილო გზატკეცილი (E-60) რუსთავი-წითელი ხიდის მონაკვეთი იწყება ქ. რუსთავის სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში. ტრასის დაახლოებით 17 კმ-იანი მონაკვეთი გადის სოფ. ალგეთის მეურნეობამდე და შემდეგ გზის სწორი ტრასა გრძელდება წითელ ხიდამდე (აზერბაიჯანის საზღვართან). ეს გზატკეცილი საქართველოს დასავლეთით მდებარე შავი ზღვის პორტებს, ქვეყნის აღმოსავლეთ ნაწილს და აზერბაიჯანის საზღვარს აკავშირებს. საპროექტო დერეფანი გაივლის ქ. რუსთავის და მარნეულის თვითმმართველი ერთეულის ტერიტორიაზე.

წარმოდგენილი გზმ-ს ანგარიშიდან დგინდება, რომ საპროექტო გზის მთლიანი სიგრძე 31,9 კმ-ია, კონფიგურაცია წარმოდგენილია საშუალოდ 22-25 მ. სიგანის მყარი საფარით და გზისპირით. გზის სადრენაჟო სისტემები მოეწყობა გზის მონაკვეთის შუა ნაწილში. საპროექტო გზა წარმოადგენს 4X3,75 მ სიგანის გზას 2,5 მ სიგანის ზედაპირით. საერთო

ჯამში პროექტით დაგეგმილია 7 გზაგამტარი/ესტაკადა, მათ შორის საავტომობილო მაგისტრალის 1-ელ მონაკვეთზე (რუსთავი-სადახლოს გზაგამტარის ჩათვლით) მოეწყობა 4 გზაგამტარი, ხოლო მე-2 მონაკვეთზე (სადახლოს გზაგამტარიდან წითელ ხიდამდე) – 3 გზაგამტარი. ასევე დაგეგმილია 5 სახიდე გადასასვლელის მოწყობა, მათ შორის 1-ლ მონაკვეთზე (რუსთავი-სადახლოს კვანძი) გათვალისწინებულია 4 სახიდე გადასასვლელის მოწყობა, აქედან ერთი გადაკვეთს მდ. ალგეთს, ხოლო მე-2 მონაკვეთზე (სადახლოს კვანძი-წითელი ხიდი) 1 ხიდის მოწყობა, რომელიც გადაკვეთს მდ. ხრამს. ხიდები წარმოადგენს ორმაგ საავტომობილო

სახიდე გადასასვლელებს თითოეულ მხარეს ორი მოძრაობის ზოლით. ხიდები კვეთს ორ მდინარეს, მდ. ხრამს და მდ. ალგეთს, აგრეთვე მშრალ ხევეს. ხიდების თითოეული მალის სიგრძე 33 მ-ია ხიდების საშუალო სიგრძე კი 99 მ. სავალი ნაწილის სიგანე შეადგენს 14 მ-ს. ასევე 8 უბანზე გათვალისწინებულია საპროექტო ავტომაგისტრალის გადამკვეთი, გზაგამტარის ტიპის სახიდე გადასასვლელის მოწყობა. საპროექტო ავტომაგისტრალის გადამკვეთი ხიდები წარმოადგენს ცალ ხიდს მოძრაობის ერთი ზოლით თითოეული მიმართულებით. ის ზემოდან გადაკვეთს დაპროექტებულ ავტომაგისტრალს, ამ ხიდებს აქვთ ორი 33 მ სიგრძის მალი, ხიდის სავალი ნაწილის სიგანეა 14 მ.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო გზისთვის რკინაბეტონის მართკუთხა და მრგვალი მილების მოწყობის გეგმა, რომელიც გათვალისწინებული იქნება ავტომაგისტრალის ერთი მხრიდან, მეორე მხარეზე სატრანსპორტო საშუალებების, ფეხით მოსიარულეთათვის და ცხოველების გადასვლისთვის, წყლის დრენირებისთვის და საირიგაციო არხებისთვის.

წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით გზა დაპროექტებულია საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით, როგორც არის, ტრანსევროპული საავტომობილო სტანდარტები, AASHTO და ევროპული სტანდარტები.

გზმ-ის ანგარიშში გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით განხილულია საპროექტო გზის 3 ალტერნატივა და წარმოდგენილია ალტერნატივების დადებითი და უარყოფითი მხარეები. რუსთავი-წითელი ხიდის მიმართულებით უპირატესობა მიენიჭა ტექნიკური და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით მიღებულ ალტერნატივას.

საპროექტო ავტომაგისტრალის სამშენებლო სამუშაოების წარმართვა ძირითადად 1 მთავარი სამშენებლო ბანაკიდან მოხდება, რომელიც 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 ალგეთი-სადახლოს ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესშიც. ტერიტორიის ფართობი შეადგენს დაახლოებით 73ა-ს. ტერიტორია მაღალი ანთროპოგენული ზემოქმედების ქვეშაა და ფაქტობრივად 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 დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად ასევე გათვალისწინებულია დამატებით 5 დამხმარე სამშენებლო მოედნის მოწყობა, რომლებიც ძირითადად გამოყენებული იქნება სამშენებლო სამუშაოების დროს სხვადასხვა მასალების დასაწყობებისთვის.

საწყისი მონაკვეთისთვის საჭირო სამშენებლო მასალების დასაწყობება მოხდება სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთზე, რომლის საკ. კოდია: 83.02.03.607, ტერიტორიის სიახლოვეს გადის არსებული E-60 ავტომაგისტრალი, დასახლებული ზონიდან დაშორებულია დაახლოებით 5 კმ მანძილზე, ტერიტორიაზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა არ გვხვდება.

როგორც გზმ-ის ანგარიშშია აღნიშნული საპროექტო დერეფნის დაახლოებით 12 კმ-ზე შესაძლებელია მოეწყოს მეორე დამხმარე სამშენებლო ბანაკი, რომელიც მდებარეობს სოფ. ალგეთის მეურნეობის სამხრეთით, მიახლოებითი კოორდინატებია: X – 498354; Y – 4590911, ნაკვეთის საკადასტრო კოდია: 83.06.10.447; უახლოესი საცხოვრებელი ზონა გვხვდება დაახლოებით 300 მ-ში, ტერიტორიამდე მიდის არსებული გზები, აქ წარმოდგენილია დაახლოებით 15 სმ სისქის ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა, იმის გათვალისწინებით, რომ შერჩეული ტერიტორიის ფართობია 1200 მ² მოსახსნელი იქნება დაახლოებით 150 მ³ მოცულობის ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა, რომელიც დროებით დასაწყობდება შერჩეული ნაკვეთის ფარგლებში, შემდეგში სარეკულტივაციო სამუშაოებში გამოსაყენებლად.

საპროექტო დერეფნის დაახლოებით 17,5 კმ. მომიჯნავედ, სოფ. აზიზქენდის აღმოსავლეთით, შერჩეულია კიდევ ერთი დამხმარე ბანაკისთვის გამოსაყენებელი ტერიტორია, რომლის მიახლოებითი კოორდინატებია: X – 497395; Y – 4585480, ნაკვეთის საკადასტრო კოდია: 83.03.10.424; უახლოესი საცხოვრებელი ზონა გვხვდება დაახლოებით 800 მ-ში, ტერიტორია ნამდინარეცა და ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა არ გვხვდება, გრუნტის ზედა ფენა არეულია ქვა ღორღში, შერჩეული ნაკვეთიდან დაახლოებით 200 მ-ში გადის მდინარე ალგეთი.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად საპროექტო დერეფნის ბოლო უბნისთვის, გათვალისწინებულია დამხმარე ბანაკისთვის გამოსაყენებელი ტერიტორია, რომელის ფართობი 8345 მ²-ია, აქედან გამოყენება მოხდება დაახლოებით 600 მ² ფართის ნაკვეთი, მიახლოებითი კოორდინატებია: X – 505866; Y – 4575681, ნაკვეთის საკადასტრო კოდია: 83.06.08.027; ნაკვეთი სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ტერიტორიაა, რომელიც მდებარეობს საქართველოსა და აზერბაიჯანის საზღვართან, მდინარე ხრამის მარცხენა სანაპიროზე. ტერიტორიაზე ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა არ გვხვდება.

სამშენებლო მასალების დასაწყობების ტერიტორიად გათვალისწინებულია სოფ. ქუთლიარის ტერიტორიაზე არსებული დაახლოებით 9 ჰა ნაკვეთი, რომლის საკადასტრო

კოდა: 83.07.03.923. ტერიტორიიდან უახლოესი საცხოვრებელი ზონა გვხდება დაახლოებით 800-900 მეტრში.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო დერეფნის კმ 11-ზე, პირობითად N1 სანაყარო, დაახლოებით 6-6,5 ჰა ფართობის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ტერიტორია, რომლის საკადასტრო კოდა: 83.06.01.665, მიახლოებითი კოორდინატები: X -499042; Y - 4591587. ასევე სანაყარო N2 დაახლოებით 4-4,5 ჰა ფართობის მიწის ნაკვეთი, სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ტერიტორია, მიახლოებითი კოორდინატებია: X 499359 Y-4596490, სადაც განთავსდება ფუჭი ქანები, რომლის 80-85 % დაექვემდებარება მუდმივ განთავსებას.

ტერიტორიიდან მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა დროებით დასაწყობდება ფუჭი გრუნტისგან განცალკევებით და მშენებლობის დასრულების მერე გამოყენებული იქნება იმავე ტერიტორიის რეკულტივაციისთვის.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად საპროექტო დერეფანი არ გაივლის მჭიდროდ დასახლებულ ტერიტორიებზე, უკანასკნელი ძირითადად გადის საპროექტო ავტომაგისტრალის გავლენის ზონაში მოქცეულ ნაკვეთებზე, თუმცა წინასწარი შეფასებით გავლენის ზონაში მაინც მოექცევა რამდენიმე კომერციული ნაგებობა და შესაბამისად ადგილი ექნება ე.წ. ფიზიკური განსახლების ერთეულ შემთხვევებს ამ მხრივ განსაკუთრებით აღსანიშნავია დერეფნის საწყისი მონაკვეთი, ქ. რუსთავის ტერიტორიის მიმდებარედ, ეკონომიკური განსახლებიდან აღსანიშნავია კერძო მფლობელობაში არსებული სასოფლო-სამეურნეო სავარგულები. ოფიციალური მონაცემებით (წყარო REESTRI.GOV.GE) განსახლებას ექვემდებარება 389 კერძო ნაკვეთი (რაოდენობა დაზუსტდება განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადების ფარგლებში). აღნიშნული ანგარიშის თანახმად დაგეგმილია განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადება და მოსახლეობასთან შეხვედრები. განსახლების პროცედურა ჩატარდება საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების მოთხოვნების შესაბამისად, და ყველა ბენეფიციარი უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო (სამართლიანი) კომპენსაციით. განსახლების სამოქმედო გეგმის შემუშავების ეტაპზე განსაკუთრებული ყურადღება მიექცევა არსებულ ბიზნესს მაგისტრალის იმ მონაკვეთზე, რომელზედაც მოსალოდნელია მანქანების ნაკადის შემცირება. აღნიშნულ მონაკვეთებზე მოსალოდნელია ბიზნეს შემოსავლების შემცირება არსებული ბიზნესის წარმომადგენლებისათვის. გამომდინარე უსაფრთხოების და ტექნიკური სტანდარტების მოთხოვნებიდან, ჩქაროსნული მაგისტრალის მიმდებარედ იკრძალება მოსახლეობის მიერ სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტებით ვაჭრობა. აღნიშნულის შედეგად, მოსახლეობა რომელიც ამჟამად იღებს სარგებელს მსგავსი საქმიანობით, კარგავს შემოსავალს. პროექტის ფარგლებში საპროექტო ტრასის მიმდებარედ დაიგეგმება ორგანიზებული სავაჭრო ცენტრ(ებ)ის მშენებლობა, რათა მოსახლეობამ არ დაკარგოს შემოსავლის წყარო.

წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშიდან დგინდება, რომ საპროექტო გზის მონაკვეთზე სამშენებლო მასალების გამოყენება მოხდება ადგილობრივი ბუნებრივი რესურსებით, უპირატესობა კი მიენიჭება სოფლების ალგეთის, აზიზქენდის და ლეჟბადინის სიახლოვეს არსებულ კარიერებს. ტრანსპორტირების მანძილი 10-15 კმ-ს არ გადააჭარბებს.

საპროექტო ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროცესში წყლის გამოყენება მოხდება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით და სხვადასხვა სამშენებლო მასალების დასამზადებლად, ასევე დერეფნის პერიოდული მორწყვისთვის. მანქანების რეცხვისთვის გამოყენებული იქნება რეგიონში მოქმედი ავტო სამრეცხაოების მომსახურება. შესაბამისად, ავტომობილებისა და ტექნიკის რეცხვისთვის ტექნიკური წყლის გამოყენება არ მოხდება. სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა იქნება 100 ადამიანი. თუ გავითვალისწინებთ, რომ სამუშაოს რეჟიმი იქნება ერთცვლიანი, ხოლო წელიწადში სამუშაო დღეების რაოდენობა 260 დღე, სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება 650 მ³/წელ. ზედაპირული წყლის ობიექტების სიახლოვეს მუშაობისას ზემოქმედების რისკები დაკავშირებულია ძირითადად გაუთვალისწინებელ შემთხვევებთან. მაგალითად: დაუდევრობა მიწის სამუშაოებისას, ნარჩენების არასწორი მართვა, ტექნიკისა და სატრანსპორტო საშუალებების გაუმართაობის გამო ნავთობპროდუქტების დაღვრა და სხვ. გარდა ამისა, ხიდების ბურჯების მოწყობისას არსებობს ფხვიერი მასალის წყალში მოხვედრის და სიმღვრივის მატების ალბათობა. აქედან გამომდინარე ასეთ უბნებში მუშაობისას მნიშვნელობა ენიჭება მშენებლების მიერ სიფრთხილის ზომების მიღებას. ზედაპირული წყლების დაბინძურების პოტენციური წყაროებია ასევე სამეურნეო-ფეკალური წყლები, რომლებიც სამშენებლო ბანაკების ტერიტორიაზე წარმოიქმნება. აღნიშნულთან დაკავშირებით მოხდება სამეურნეო-ფეკალური წყლების შეგროვება საასენიზაციო ორმოებში და მათი გატანა სპეც-ავტომანქანებით. შესაბამისად სამეურნეო-ფეკალური წყლების მდინარეებში ჩაშვება გათვალისწინებული არ არის.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე სამეურნეო-ფეკალური წყლებისათვის მოეწყობა საასენიზაციო ორმო, რომლის მიახლოებითი ტევადობა იქნება 20 მ³. სამშენებლო მოედნებზე გამოყენებული იქნება გადასატანი ტუალეტები.

ზღჩ-ს პროექტის სამინისტროსთან შეთანხმება საჭირო იქნება იმ შემთხვევაში თუ საქმიანობის შედეგად ადგილი ექნება ზედაპირული წყლის ობიექტებში ჩამდინარე წყლის ჩაშვებას, მაგალითად როგორც არის სანიაღვრე ან სამეურნეო-ფეკალური წყლები.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საპროექტო ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა, რელიეფი, კლიმატი, გეომორფოლოგიური და მეტეოროლოგიური პირობები, ბიოლოგიური გარემო, ნიადაგები, ჰიდროლოგიური და გეოლოგიური პირობები.

გრუნტის წყლების დაბინძურების რისკების პრევენციის მიზნით მნიშვნელოვანია ნიადაგის დაცვასთან დაკავშირებული შემარბილებელი ღონისძიებების გატარება, დაბინძურებული ნიადაგის ფენის დროული მოხსნა და სხვა.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად საპროექტო გზის დერეფანი დაცული ტერიტორიის საზღვარს არ კვეთს, მაგრამ ახლოს გაივლის ბოლო მონაკვეთზე ყველაზე ახლო მანძილი 135 მეტრს შეადგენს. საპროექტო გზის ელექტრონული გადამოწმებით დგინდება, რომ ზურმუხტის ქსელის კანდიდატი უბანი (GE0000019) და ასევე დაცული ტერიტორიები მდებარეობს 270 მეტრ მანძილზე, იქიდან გამომდინარე რომ ზურმუხტის ქსელის

კანდიდატ უბანთან და ასევე დაცულ ტერიტორიასთან ყველაზე მიახლოებულ ტერიტორიასთან არსებობს თბილისი-წითელი ხიდის ავტომაგისტრალი, მათზე დამატებით ზემოქმედებას არ გამოიწვევს.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო გზის დერეფანში ჩატარდა საველე კვლევები საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 17 ივლისის N179 დადგენილების „ტყის აღრიცხვის დაგეგმვისა და მონიტორინგის წესის დამტკიცების შესახებ“ შესაბამისად. საველე კვლევები დროს სატაქსაციო ფართობზე აღირიცხა 8 სანტიმეტრი და მეტი დიამეტრის მქონე ყველა მერქიანი სახეობები, აგრეთვე აღირიცხა 8 სანტიმეტრზე ნაკლები დიამეტრის ყველა ბუჩქი და აღმონაცენი (აღნიშნული მონაცემები მოცემულია გზმ-ის ანგარიშში). გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია, აგრეთვე საპროექტო დერეფანში და მის მიმდებარედ გავრცელებული სტეპებისთვის დამახასიათებელი ცხოველების, ფრინველების, ქვეწარმავლებისა, ამფიბიების გავრცელებული სახეობების და მათი საბინადრო ადგილების აღწერა. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად ჩატარებული კვლევის შედეგად დგინდება, რომ რუსთავი-წითელი ხიდის ავტომაგისტრალის საპროექტო დერეფანი არ გამოირჩევა ბიომრავალფეროვნების რომელიმე კომპონენტის მხრივ. მცენარეული საფარი ღარიბია და ხე-მცენარეები წარმოდგენილია ცალკე მდგომი ერთეული ეგზემპლარების სახით. აგრეთვე არ ვლინდება ცხოველთა მნიშვნელოვანი საბინადრო ადგილები, აღნიშნულის მიზეზად შეიძლება მივიჩნიოთ დერეფნის უმეტეს ადგილზე მაღალი ანთროპოგენული დატვირთვა და მცენარეული საფარის დაბალი სიხშირე. ამასთან, გზმ-ის ანგარიშის შესაბამის ქვეთავში მოცემულია ბიოლოგიურ გარემოზე შესაძლო ზემოქმედების აღწერა და ამ ზემოქმედების შერბილების/პრევენციის ღონისძიებები.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ემისიები ატმოსფერულ ჰაერში მშენებლობის ეტაპზე საგზაო-სამშენებლო მანქანების მუშაობისას საიდანაც დგინდება, რომ საავტომობილო გზის ექსპლუატაციის პროცესში მიმდებარე ტერიტორიების ატმოსფერული ჰაერის ხარისხი როგორც უახლოესი დასახლებული ზონის, აგრეთვე 500 მ-ნი ნორმირებული ზონისთვის არ გადააჭარბებს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმებს. გზმ-ის ანგარიშში ასევე წარმოდგენილია საავტომობილო გზის სამშენებლო სამუშაოების პროცესში გასატარებელი შემარბილებელი ღონისძიებები ატმოსფერულ ჰაერში მტვრის და წვის პროდუქტების ემისიების შემცირების მიზნით.

ხმაურის გავრცელების თვალსაზრისით ჩატარებულია გაანგარიშება ყველა მანქანა-მოწყობილობის ერთდროული მუშაობის შემთხვევისთვის (ანუ ყველაზე უარესი სცენარი). გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნის ხმაურის გავრცელების დონეები არ აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. ასევე გზმ-ის ანგარიშში ხმაურის შესამცირებლად შესწავლილია და წარმოდგენილია ყველა საჭირო შემარბილებელი ღონისძიება.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ნარჩენების მართვის გეგმა, სადაც ასევე მოცემულია მოსალოდნელი ნარჩენების სახეები, მიახლოებითი რაოდენობები და მათი მართვის ღონისძიებები. მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია გარკვეული რაოდენობის სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა.

სამუშაოების განხორციელების დროს ტერიტორიის დაბინძურების შემთხვევაში მოხდება დამაბინძურებელი წყაროს იდენტიფიცირება და შესაბამისი ღონისძიებების გატარება, მაგ. დაბინძურებული ტერიტორიის რეკულტივაცია და ნიადაგის ნაყოფიერი საფარის მთლიანობის აღდგენა.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია საქმიანობის შედეგად შესაძლო ავარიული სიტუაციების აღბათობის განსაზღვრა და მათი მოსალოდნელი შედეგების ანალიზი, ავარიულ სიტუაციაზე რეაგირებისა და მოქმედების გეგმა, ასევე ხანძარსაწინააღმდეგო ღონისძიებები.

გზმ-ის ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და შემუშავებულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. გარდა ამისა, ანგარიშს თან ახლავს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა.

2019 წლის 22 ივლისს ქ. რუსთავის მუნიციპალიტეტის მერიაში და მარნეულის მუნიციპალიტეტში, სოფ. ალგეთის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში, ასევე 2019 წლის 23 ივლისს კაპაჩხანის სათემოს ადმინისტრაციული ერთეულის შენობასა და ქუთლიარის სათემოს ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით ჩატარდა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის საჯარო განხილვა, რომელსაც ესწრებოდა შპს „ეკო-სპექტრის“ წარმომადგენელი, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელი, საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს წარმომადგენელი, მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლები და სხვა დამსწრე საზოგადოება.

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

აღნიშნულ გზმ-ს 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 საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „აღმოსავლეთ-დასავლეთ მაგისტრალის (E-60) რუსთავი-წითელი ხიდის 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

ლონისძიებების, რეკომენდაციების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების შესაბამისად;

4. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე შესაბამის ფოტომასშტაბთან ერთად დამატებით 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 დამატებით დეტალურად ასახოს წყლისა და წყალზე დამოკიდებულ სახეობებზე მონიტორინგის განხორციელების საკითხი, საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებების განსაზღვრა/განხორციელების მიზნით. ასევე მონიტორინგის გეგმაში აისახოს 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 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;

7. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** სამინისტროში მშენებლობის დაწყებამდე წარმოადგინოს დროებით დაკავებული ფართობების რეკულტივაციის პროექტები, რეკულტივაცია განხორციელოს შეთანხმებული პროექტის შესაბამისად;

8. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** უზრუნველყოს „ნიადაგის დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონით და „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულება;

9. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის სამინისტროსთან შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების თანახმად; ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს სამინისტროსთან შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;

10. **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, საპროექტო არხების გამტარუნარიანობის და არხის ნიშნულების დაცვით, ამასთან საირიგაციო არხების გადაკვეთებისა და შესაბამისად წყალგამტარების მოწყობის შესახებ ინფორმაცია წარმოადგინოს მშენებლობის დაწყებამდე;

11. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე წარმოადგინოს მდინარეთა გადაკვეთის ადგილებში კალაპოტური პროცესების და ნაპირსამაგრი სამუშაოების შესახებ ინფორმაცია;

12. **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;

13. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყებამდე საქმიანობა შეათანხმოს წიაღის ეროვნულ სააგენტოსთან და ასევე ლიცენზიის მფლობელებთან, ვინაიდან საპროექტო გზა კვეთს სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების მიზნით გაცემულ ლიცენზიების ტერიტორიებს და საბადოს;

14. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** საქმიანობა განახორციელოს საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოსთან შეთანხმებით;

15. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის პერიოდში უზრუნველყოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“, „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ“ და „წყლის შესახებ“ საქართველოს კანონით დადგენილი პროცედურების დაცვა;

16. **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;

17. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** მშენებლობის დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;

18. **საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა** გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;

19. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს „საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს“;

20. ბრძანება ძალაში შევიდეს „საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის“ მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;

21. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, რუსთავის და მარნეულის მუნიციპალიტეტების აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;

22. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ლევან დავითაშვილი



მინისტრი