

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტით გამოწვეული იძულებითი ბანსახლება

გარემოსდაცვითი და სოციალური
სამართლებრივობისთვის
საქართველოში

მაისი, 2014

შესავალი

უკანასკნელ წლებში საქართველოში არაერთი მსხვილმასშტაბიანი ინფრასტრუქტურული პროექტი დაიგეგმა და ხორციელდება, რომელთაც, დადებით შედეგებთან ერთად, ხშირად, თან სდევს უარყოფითი შედეგები, რაც ძირითადად, დაკავშირებულია პროექტების გამო ადამიანების იძულებითი განსახლებასთან¹. როგორც წესი, იძულებით განსახლებას მოჰყვება ადგილობრივი წარმოების სისტემის მოშლა, საქმიანობისა და შემოსავლის წყაროების დაკარგვა და სხვა უარყოფითი შედეგები. ამასთანავე, ხშირია კორუფციული გარიგებები, მუქართა და ძალადობით გამოსახლება, სამართლიანი კომპენსაციების გაცემასთან, გასახლებასთან და გადასახლებულთა რეაბილიტაციასთან დაკავშირებული ვალდებულებების სისტემური შეუსრულებლობა; შედეგად, იძულებით განსახლებულთა ცხოვრება გაუსაძლისი ხდება. იძულებითი განსახლება ზეგავლენას ახდენს არამართო გადასახლებულ ადამიანებზე/თემებზე, არამედ დარჩენილ მოსახლეობაზეც, რომლებიც თავად არ გადაადგილდებიან, მაგრამ შესაძლოა დაზარალებულნი პროექტის მშენებლობისა და შემდგომი ექსპლუატაციის დროს, მათი საბინადრო გარემოსა და შესაბამისად, მათი ქონების გაუფასურების გამო.

სამწუხაროდ, საქართველოში დღემდე არ არსებობს სახელმწიფო პოლიტიკა განვითარების პროექტებით განპირობებული იძულებითი განსახლების სფეროში; კანონმდებლობა, ამ სფეროში, უაღრესად ფრაგმენტულია; გარდა ამისა, არ არსებობს სახელმწიფო უწყება, რომელიც პასუხისმგებელი იქნებოდა განვითარების პროექტებით განპირობებული იძულებითი განსახლების სახელმწიფო რეგულირებაზე. შესაბამისად, საქართველოში დაგეგმილ პროექტებში გამოყენებული მიდგომები და პრაქტიკა, დიდწილად, დამოკიდებულია იმაზე, ჩართულია, თუ არა პროექტი რომელიმე საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტი. საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებს კი, როგორც წესი, ადამიანის უფლებათა დაცვის მიზნით, დადგენილი აქვთ თავისი პოლიტიკა და დეტალური სახელმძღვანელო პრინციპები, რომლის გათვალისწინება სავალდებულოა სესხის მიმღებებისთვის ამა თუ იმ პროექტის განხორციელებისას.

ზოგადად, პროექტში საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტის გემოაღნიშნული სახით ჩართულობა იმის მიმანიშნებელია, რომ პროექტი, წესით, საქართველოში არსებულზე უფრო მაღალი სტანდარტის შესაბამისად უნდა განხორციელდეს; თუმცა, ხშირია ისეთი შემთხვევებიც, როდესაც საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები სათაღო ყურადღებას არ უთმობენ საკუთარი პოლიტიკისა თუ სახელმძღვანელო პრინციპების შესრულებას და აფინანსებენ ისეთ პროექტებს, რომლებიც პირდაპირ არღვევენ ამ ინსტიტუტების მოთხოვნებს. ასეთ შემთხვევებში, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები სამოქალაქო საზოგადოების მკაცრი კრიტიკის ობიექტები ხდებიან. აღნიშნულის ნათელი მაგალითია **თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი**.

¹ სახლის, თავშესაფრის, შემოსავლის, მინის, საარსებო გარემოს, ქონების, რესურსებსა და მომსახურებაზე ხელმისაწვდომობის დაკარგვა; ასევე, იძულებით გადასახლებულთა მიმართ დახმარების გაწევა, რათა მათ აღიდგინონ დაკარგული სოციალურ-ეკონომიკური თუ კულტურული პირობები.

1. პროექტის აღწერა

პროექტის მთავარ მიზანს, სახიფათო ტვირთის (ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების) სარკინიგზო სატრანზიტო გადაზიდვების, მჭიდროდ დასახლებული დედაქალაქის ცენტრიდან, ქალაქის ფარგლებს გარეთ გადატანა წარმოადგენს, რათა საბოლოო ჯამში, გაიზარდოს სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოება და ეფექტურობა. პროექტი ითვალისწინებს თბილისის ცენტრალური ნაწილის შემოვლითი, ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობას და "დიდუბისა" და "ნავთლულის" არსებული სარკინიგზო სადგურების მოდერნიზებას. პროექტის თანახმად, გამოთავისუფლებული ტერიტორიების ხელახალი განაშენიანება ქალაქის ჩრდილოეთი ნაწილის განვითარებას შეუწყობს ხელს.

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის მთლიანი ღირებულება (დღგ-ს გარეშე) 290 მილიონ ევროს შეადგენს; პროექტის დაფინანსების თხოვნით, 2009 წლის მარტში, პროექტის განმახორციელებელმა - სააქციო საზოგადოებამ "საქართველოს რკინიგზამ" (აქციათა 100%-ს სახელმწიფო ფლობს) ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკსა (European Bank for Reconstruction and Development, EBRD) და ევროპის საინვესტიციო ბანკს მიმართა (European Investment Bank, EIB). მიუხედავად პროექტთან დაკავშირებული არაერთი პასუხგაუცემელი კითხვისა და სადავო საკითხისა, 2010 წლის აპრილში - ევროპის საინვესტიციო ბანკმა, ხოლო 2010 წლის მაისში - ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა, „საქართველოს რკინიგზას“ მაინც დაუმტკიცეს, თითოეულმა, 100 მილიონი ევროს ოდენობის სესხი პროექტის განსახორციელებლად. მოგვიანებით, 2011 წლის აპრილში, პროექტის დაფინანსებაზე უარი განაცხადა ევროპის საინვესტიციო ბანკმა; 2011 წლის ოქტომბერში კი, პროექტიდან „საქართველოს რკინიგზის“ მიმართვის საფუძველზე, პროექტი დატოვა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმაც.

ზოგადად, პროექტის მიზანი, მისასაღებელი იყო, თუმცა, საპროექტო დოკუმენტაციის, საჯარო განხილვებისა და სხვადასხვა დაინტერესებული პირის წინადადებების განხილვის საფუძველზე, მწვანე ალტერნატივამ გამოავლინა მთელი რიგი პრობლემური საკითხები, რომელთა გათვალისწინება აუცილებელი იყო პროექტის დაგეგმვისას, რათა მის განხორციელებას უარყოფითად არ ემოქმედა თბილისის მოსახლეობასა და საცხოვრებელ გარემოზე.

2. პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მოქცეული მოსახლეობის იძულებითი განსახლება

დაგეგმილი მიზნის (მოსახლეობის უსაფრთხოების გაზრდა) მისაღწევად, პროექტი ითვალისწინებდა რკინიგზის არსებული მარშრუტის, მჭიდროდ დასახლებული ქალაქის ცენტრიდან, ქალაქგარეთ გადატანას („თბილისის შემოვლას“) - ახალი სარკინიგზო მარშრუტის გატარებას პატარა ლილოს, დიდი ლილოს და ავჭალის დასახლებებზე.

რკინიგზის ახალი მარშრუტი გადიოდა სახელმწიფო და კერძო საკუთრებაში მყოფ მიწებზე; პროექტი საჭიროებდა როგორც ფიზიკურ, ისე ეკონომიკურ განსახლებას² და ამდენად, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკისა და ევროპის საინვესტიციო ბანკის მოთხოვნათა დასაკმაყოფილებლად, „საქართველოს რკინიგზას“, პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მოქცეულ მოსახლეობასთან კონსულტაციის საფუძველზე, უნდა მოემზადებინა განსახლების სამოქმედო გეგმა და შემდეგ ამ გეგმის შესაბამისად ემოქმედა. თუმცა, სამოქმედო გეგმის მომზადების ნაცვლად, „საქართველოს რკინიგზამ“ პირდაპირ დაიწყო პროექტის გამო დაკარგულ ქონებაზე კომპენსაციების გაცემა. მოსახლეობის ის ნაწილი, რომელთა ქონებაზეც (მიწაზე, შენობა-ნაგებობებზე) უშუალოდ გადიოდა რკინიგზის ახალი მარშრუტი, ორი არჩევანის წინაშე აღმოჩნდა - დათანხმებოდა შემოთავაზებული კომპენსაციის ოდენობას ან უარი ეთქვა კომპენსაციაზე და განსახლებაზე, რასაც მოჰყვებოდა კანონმდებლობით გათვალისწინებული საკუთრების ექსპროპრიაციის ხანგრძლივი პროცედურა, რის შედეგადაც მათ, მართალია კომპენსაციით, მაგრამ მაინც მოუწევდათ საკუთრების მიტოვება. პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მოექცა ასევე ოჯახები, რომელთა საკუთრებაზე მართალია რკინიგზის ახალმა მარშრუტმა არ გაიარა, მაგრამ მათი ქონება, სახლ-კარი, რკინიგზის ახალი მარშრუტის გასწვრივ დარჩა; მოსახლეობის ამ ნაწილისთვის მიყენებული ზიანი (ქონების გაუფასურება, ხმაური, უსაფრთხოება და სხვ.) საერთოდ

² განსახლება შეიძლება იყოს როგორც ფიზიკური (ადამიანების გასახლება მათი სახლებიდან), ისე ეკონომიკური - ადამიანები კარგავენ საარსებო წყაროს და შედეგად იძულებული არიან გადასახლდნენ.



ფოტო 1: სარკინიგზო ხიდის ხედი ავჭალის დასახლებიდან. 2014 წ. მარტი, მწვანე ალტერნატივას არქივიდან

არ იყო მიღებული მხედველობაში. დაზარალებული მოსახლეობა არ იყო სათანადოდ ინფორმირებული დაგეგმილი პროექტის, ზეგავლენის სახეების და ზეგავლენის შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების შესახებ. ეს კი, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის უხემ დარღვევას წარმოადგენდა³.

ყურადსაღებია, ასევე, რომ საქართველოს რკინიგზამ კომპენსაციები გასცა მხოლოდ იმ ნაკვეთებზე და საცხოვრებელ სახლებზე, რომლებიც უშუალოდ რკინიგზის მარშრუტზე მდებარეობდნენ. კომპანიამ არ განსამდგრა ბუფერული ზონა და უარი განაცხადა იქ

მცხოვრები მოსახლეობის განსახლებაზე; ეს, მაშინ როდესაც თავად კომპანიისვე გამოქვეყნებულ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის 6.4.5 თავში მოყვანილი „ზოგიერთი შესაძლო საგანგებო მდგომარეობის სცენარი“-ს მიხედვით, ნავთობპროდუქტებით დატვირთული (ბენზინის) ვაგონ-ცისტერნის აფეთქების სცენარის შემთხვევაში, მოსალოდნელია, „100 მეტრის რადიუსში - შენობების 100%-ით ნგრევა და შენობა-ნაგებობების გარეთ მყოფი მოსახლეობისთვის უკიდურესად მძიმე (პრაქტიკულად ლეტალური) შედეგები“. აღწერილი საკითხის უგულებელყოფა, ასევე, წარმოადგენდა ბანკის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის დარღვევას⁴.

პროექტი ითვალისწინებდა 18-20 მეტრი სიმაღლის მინაყრილის მოწყობას ავჭალის მჭიდროდ დასახლებულ უბანში, რომელზეც უნდა ემოძრავა სახიფათო ტვირთებით დატვირთულ მატარებლებს. პროექტის ეს კომპონენტი, ვერ უზრუნველყოფდა თავად პროექტის მიზნის მიღწევას, ვინაიდან პროექტი საერთოდ არ ითვალისწინებდა არც დაგეგმილი მარშრუტის გასწვრივ მცხოვრები მოსახლეობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისთვის ღონისძიებების გატარებას (შენობები განლაგებული იქნებოდა დაგეგმილი მინაყრილის გასწვრივ, 10-50 მ-ის დაშორებით) და არც სარკინიგზო ხაზთან საცხოვრებელი სახლების სიახლოვით გამონვეული ქონების გაუფასურების საკითხს.



ფოტო 2: მინაყრილის სანაცვლოდ ამენებული სარკინიგზო ხიდი, ავჭალის ცენტრალური გზის მიმდებარე ტერიტორია. 2014 წ. მარტი, მწვანე ალტერნატივას არქივიდან

უფრო მეტიც - მშენებლობის პროცესი ისე დაიწყო, რომ არ მოეწყო დერეფნები სამშენებლო ტექნიკის გადასადგილებად. არ იყო, ასევე, შესწავლილი, მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპის

³ PR 5 on Land Acquisition, Involuntary resettlement and Economic displacement of the EBRD Environmental and Social Policy: „15. In the case of transactions as described in paragraph 7 that involve the physical displacement of people, the client will, based on the environmental and social impact assessment, develop a Resettlement Action Plan (RAP) that covers, at a minimum, the applicable requirements of this PR, regardless of the number of people affected.“... „20. The client should summarise the information contained in the RAP for public disclosure to ensure that affected people understand the compensation procedures and know what to expect at the various stages of the project (e.g., when an offer will be made to them, how long they will have to respond, grievance procedures, legal procedures to be followed if negotiations fail).“.

⁴ PR 1 (6) on Environmental and Social Appraisal and Management: “Environmental and social impacts and issues will be appraised in the context of the project’s area of influence. This area of influence may include one or more of the following, as appropriate: (vi) Areas and communities potentially affected by impacts from unplanned but predictable developments caused by the project that may occur later or at a different location. The area of influence does not include potential impacts that would occur without the project or independently of the project.”.

ისეთი მნიშვნელოვანი უარყოფითი ზემოქმედებები (და შესაბამისად, არ იყო დადგენილი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები), როგორცაა, მაგალითად, ნავთობპროდუქტებით დატვირთული და მუხრუჭების გამოყენებით მოძრავი მატარებლების მიერ გამოწვეული ჰაერის დაბინძურება, ხმაური და ვიბრაცია.

პროექტთან დაკავშირებული კიდევ ერთი პრობლემური საკითხი იყო თბილისის ზღვის შესაძლო დაბინძურება. საპროექტო დოკუმენტაციის მიხედვით, დაგეგმილი რკინიგზის მარშრუტის მინიმალური დაშორება თბილისის



ფოტო 3: სარკინიგზო გვირაბის პორტალი ავჭალის დასახლებაში. 2014 წ. მარტი, მწვანე ალტერნატივას არქივიდან

ზღვიდან შეადგენდა 900 მეტრს. სარკინიგზო მონაკვეთის დიდი ნაწილი განლაგებული უნდა ყოფილიყო თხრილში და ნავთობის დაღვრის შემთხვევაში, ნავთობი პირდაპირ თბილისის ზღვაში ჩაედინებოდა. ნავთობის დაღვრის შემთხვევაში, თუნდაც ნახევარი ცისტერნის, ანუ 30 ათასი ლიტრი ნავთობის დაღვრა გამოიწვევდა წყალსაცავის სასარგებლო მოცულობის დაახლოებით 50%-ის გაუვარდისებას; ეს კი სასმელი წყლის გარეშე დატოვებდა თბილისის სამი რაიონის მოსახლეობას და გარდაბნის რაიონის დაახლოებით 20 ათასი ჰა ფართობის სასოფლო-სამეურნეო სავარგულს.

კომპანია “ჯორჯიან უოთერ ენდ ფაუნდის”⁵ დასკვნის თანახმად, ზემოთ აღნიშნული მოსალოდნელი ნეგატიური შედეგებიდან გამომდინარე, აუცილებელი იყო, ჩატარებულიყო ზედაპირული ნაკადების მოდელირება და წყალსაცავისკენ მიმართული მცირე სიძლიერის ერთეული ვექტორების გამოვლენის შემთხვევაშიც კი, მომხდარიყო რკინიგზის მარშრუტის კორექტირება. მოგვიანებით, მართლაც ჩატარდა დამატებითი საინჟინრო კვლევა და განისაზღვრა საპროექტო არეალში მდებარე ერთ-ერთი ხევის (კვირიკობის ხევი) დაცვის ღონისძიებები, თუმცა, კვლევა ჩატარდა მხოლოდ ამ ხევისთვის, მაშინ როდესაც საპროექტო არეალში 30-მდე მსგავსი ხევია, რაც ნავთობის დაღვრის შემთხვევაში, თბილისის ზღვის დაბინძურების საფრთხეს ქმნის.

3. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკში შეტანილი საჩივარი და შედეგები

2010 წლის 30 დეკემბერს დაგეგმილი სარკინიგზო მარშრუტის გასწვრივ მცხოვრებმა ავჭალის მოსახლეობამ კოლექტიური წერილით მიმართა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის მენეჯმენტს. წერილი ეხებოდა ისეთ სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან საკითხებს, როგორცაა უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ქონების გაუფასურება, ინფორმაციის ნაკლებობა და ცხოვრებისთვის გაუსაძლისი პირობების შექმნა, როგორც პროექტის მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ეტაპებზე. ამ წერილზე მოსახლეობამ ბანკისგან ვერ მიიღო დამაკმაყოფილებელი პასუხი; ამდენად, მოსახლეობამ გადაწყვიტა, ევროპის



ფოტო 4: ავჭალის მოსახლეობა პროექტთან დაკავშირებულ პრობლემურ საკითხებზე მსჯელობისას. 2011 წ. ოქტომბერი, მწვანე ალტერნატივას არქივიდან

⁵ თბილისის წყალმომარაგებელი კომპანია, იხ. <http://www.georgianwater.com/main.php>

რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკში არსებული საჩივრების განხილვის მექანიზმი გამოეყენებინა და პრობლემების მოგვარების მოთხოვნით, ბანკის ამ ორგანოს, მწვანე ალტერნატივას დახმარებით, 2011 წლის 2 მარტს მიმართა.

საჩივარში, გარდა ზემოთ აღწერილი პრობლემური საკითხებისა, მომჩივნები ითხოვდნენ, ყველა დაინტერესებული მხარის ჩართვით, „საქართველოს რკინიგზასთან“ დიალოგის დაწყებას სარკინიგზო მარშრუტის ისეთ ალტერნატივებზე, რომელიც არ გაივლიდა მათ დასახლებებზე; ანდა, თუ ეს შეუძლებელი იყო, მომჩივნები ითხოვდნენ, მოსახლეობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, არსებული მარშრუტის გასწვრივ, ბუფერული ზონის დადგენას და ბუფერული ზონაში მოქცეული მოსახლეობის განსახლების უზრუნველყოფას.

2011 წლის 23 სექტემბერს, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის საჩივრების განხილვის ორგანომ, საჩივრის დეტალური შესწავლის შემდეგ, რომელიც სხვა ღონისძიებებს შორის, მოიცავდა სამშენებლო დერეფნის მონახულებას და ადგილობრივ მოსახლეობასთან გასაუბრებას, საფუძვლიანად მიიჩნია მომჩივანთა მოთხოვნა, პრობლემების მოგვარების მიზნით, დიალოგის დაწყებაზე; დაინიშნა დიალოგის გამართვის პირველი რაუნდის დაწყების თარიღი და ადგილიც - 2011 წლის 7 ნოემბერი, თბილისი. თუმცა, სამწუხაროდ, დიალოგის პროცესი ვერ დაიწყო, ვინაიდან 2011 წლის ოქტომბერში, „საქართველოს რკინიგზამ“ უარი განაცხადა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის სესხზე. ბანკის საჩივრების განხილვის ორგანო იმედს გამოთქვამდა, რომ „საქართველოს რკინიგზა“ მაინც გამართავდა დიალოგს მოსახლეობასთან, თუმცა, „საქართველოს რკინიგზამ“ პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მოქცეულ მოსახლეობასთან დიალოგზე, საბოლოოდ, უარი განაცხადა.

4. პროექტის ამჟამინდელი სტატუსი და ადგილზე არსებული ვითარება

როგორც ზემოთ აღინიშნა, 2011 ოქტომბერში „საქართველოს რკინიგზამ“ უარი განაცხადა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის სესხზე. დაახლოებით ერთი წლით ადრე (2010 წლის სექტემბერში) კი, კომპანიამ უარი თქვა, ასევე, ევროპის საინვესტიციო ბანკიდან სესხის აღებაზე. ბანკიდან სესხის აღების საჭიროების არარსებობა კომპანიამ 2010 წ. მაისში 250 მილიონი აშშ დოლარების ევრობონდების გამოშვებით დაასაბუთა. ამგვარად, ბანკებისგან სესხის აღების გარეშე, „საქართველოს რკინიგზამ“ პროექტის სამშენებლო სამუშაოები გააგრძელა. მშენებლობას „საქართველოს რკინიგზის“ კონტრაქტორი, ჩინური სამშენებლო კომპანია „ჩინეთის რკინიგზის 23-ე ბიურო“ აწარმოებდა.

2012 წლის საპარლამენტო არჩევნების შემდეგ, მას მერე რაც შეიცვალა ქვეყნის პოლიტიკური მმართველობა (ხელისუფლების სათავეში ოპოზიციური ძალები მოვიდნენ) და ასევე, შეიცვალა „საქართველოს რკინიგზის“ ხელმძღვანელობა, კომპანიის ახალმა მენეჯმენტმა გადაწყვიტა, თავიდან შეესწავლა პროექტი და ამ პერიოდის განმავლობაში სამშენებლო სამუშაოები შეაჩერა. შესწავლის შედეგად კომპანიამ დაასკვნა, რომ პროექტი წამგებიანია „საქართველოს რკინიგზისთვის“, ვინაიდან სატვირთო მატარებლების შემოვლით გზით გადაადგილების გამო, კომპანიის საოპერაციო დანახარჯები დაახლოებით 35%-ით გაიზრდება (საგულისხმოა, რომ ამ დროისთვის პროექტზე უკვე დახარჯული იყო 214 მილიონი ლარი). აღნიშნულის გამო, „საქართველოს რკინიგზამ“ მიმართა თბილისის მერიასა და საქართველოს მთავრობას უკვე შესრულებული სამშენებლო სამუშაოების 18 თვით კონსერვაციის თხოვნით. 2014 წლის 26 მარტს, საქართველოს მთავრობამ გამოსცა განკარგულება (#497), რომლითაც მიზანშეწონილად იქნა მიჩნეული თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მშენებლობა და დაკმაყოფილდა კომპანიის თხოვნა პროექტის 18 თვით კონსერვაციის შესახებ. ამასთანავე, მთავრობამ განკარგულებით დაადგინა, რომ ეს ვადა გამოეყენებულა იყოს პროექტის ტექნიკური და საოპერაციო პარამეტრების გასაუმჯობესებელი ღონისძიებების დასადგენად.

რაც შეეხება საპროექტო არეალში 2014 წლის მარტისთვის არსებულ ვითარებას - ავჭალის დასახლებაში, სარკინიგზო მარშრუტის გასწვრივ, უკვე წარმოებული და შეჩერებული სამშენებლო სამუშაოების გამო, ცხოვრებისთვის კიდევ უფრო გაუსაძლისი პირობებია. როგორც აღმოჩნდა, მშენებელი კომპანია სამშენებლო სამუშაოების საწარმოებლად დასახლებაში არსებულ გზებს იყენებდა, რის გამოც მან გზებზე გრუნტი დაყარა. კომპანია 24-საათიანი სამუშაო გრაფიკით მუშაობდა და არ რწყავდა მის მიერ გამოყენებულ გზებს (როგორც

ეს განსაზღვრული იყო საპროექტო დოკუმენტაციით); სამშენებლო სამუშაოების დროს წარმოქმნილი მტვერის გამო, დასახლებაში ცხოვრება გაუსაძლისი გახდა.

გარდა ამისა, მშენებელმა კომპანიამ მოსახლეობის ინფორმირებისა და კონსულტაციის გარეშე გააგანიერა გვირაბის პორტალთან მისასვლელი გზის გზა და საგრძნობლად (დაახლოებით ერთი მეტრით) აამაღლა ის; ამის გამო, გზის გასწვრივ მცხოვრები მოსახლეობა ვეღარ ადებს ეზოებში შესასვლელ ჭიშკრებს. გარდა ამისა, იმის გამო, რომ გზაზე არ მოეწყო სანიაღვრეები, წვიმის დროს საცხოვრებელი სახლების დატბორვამ რეგულარული ხასიათი მიიღო. დასახლებასთან მისასვლელი გზების დაგრუნტვის შემდეგ, წვიმის დროს წარმოქმნილი ტალახის გამო, პრაქტიკულად, შეუძლებელი ხდება საცხოვრებელ სახლებთან მისვლა; გზების შეკეთება არ ხდება, რაც უაღრესად ართულებს ავტომანქანების გადაადგილებას, ჩვეულებრივ პირობებშიც კი. ზემოაღწერილის გამო, რკინიგზის მარშრუტის გასწვრივ მცხოვრებ ავჭალის მოსახლეობას საცხოვრებლად შეუფერებელ პირობებში უწევს ცხოვრება.



ფოტო 5: სარკინიგზო ხიდის გასწვრივ არსებული მდგომარეობა, ავჭალის დასახლება. 2014 წ. მარტი, მწვანე ალტერნატივას არქივიდან

დასკვნა და რეკომენდაცია

ამ დოკუმენტში განხილული პროექტი ნათელი მაგალითია იმისა, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია, სახელმწიფოს გააჩნდეს განვითარების პროექტებით განპირობებული იძულებითი განსახლების სფეროში სათანადო პოლიტიკა, პროცედურები და შესაბამისი ინსტიტუციები, რომელთა საშუალებითაც შესაძლებელი იქნებოდა ინფრასტრუქტურული პროექტების ზეგავლენის ქვეშ მოქცეული მოსახლეობის უფლებების, მათ შორის, საკუთრების, ადეკვატური საცხოვრისის, უსაფრთხო გარემოში ცხოვრებისა და სხვა საყოველთაოდ აღიარებული უფლებების დაცვა. კანონმდებლობით განმტკიცებული სოციალური (და გარემოს) დაცვის მოთხოვნების არსებობა მნიშვნელოვანია იმდენად, რამდენადაც ქვეყანაში დაგეგმილია და ხორციელდება ათეულობით ინფრასტრუქტურული პროექტი და აუცილებელია, თავიდან იქნეს აცილებული ის ძვირადღირებული შეცდომები, რომლებიც უკვე დაშვებულ იქნა სხვადასხვა (მათ შორის, აქ განხილული) ინფრასტრუქტურული პროექტის განხორციელებისას საქართველოში.

განხილული შემთხვევა, ასევე, ყურადსაღებია იმის საილუსტრაციოდ, რომ პროექტში საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მონაწილეობა (რომელთაც, ხშირად, მასპინძელ ქვეყანაზე მაღალი სტანდარტები და მოთხოვნები აქვთ დაწესებული) ვერ უზრუნველყოფს, ამ ინსტიტუტების მოთხოვნების შესასრულებლად, პროექტის განმახორციელებელზე სათანადო ზეგავლენას.

იმ დრომდე კი, სანამ საქართველოში ჩამოყალიბდება შესაბამისი პროცედურები და ინსტიტუტები, აქ განხილული პროექტის შემთხვევაში, აუცილებელია, რომ „საქართველოს რკინიგზამ“ სამუშაოთა კონსერვაცია შესაფერისად განახორციელოს. ეს გულისხმობს როგორც ამ დროისთვის უკვე აშენებული/მონყობილი ნაგებობების კონსერვაციას (და დაცვას გაფუჭება-დატაცებისგან), ისე პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მოქცეული ადამიანებისთვის/თემებისთვის მიყენებული მატერიალური და არამატერიალური ზიანის სამართლიან და დროულ კომპენსაციას.



ფოტო 6: ბეტონის ქარხანა თბილისის შემოვლითი რკინიგზის დერეფანში, ავჭალის დასახლება. 2011 წ. ოქტომბერი, მწვანე ალტერნატივას არქივიდან

მწვანე ალტერნატივა მადლობას უხდის ფონდს „ღია საზოგადოება - საქართველო“ და ევროკავშირს განუვლი ფინანსური მხარდაჭერისთვის.

ამ გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები არ შეიძლება განხილულ იქნეს ფონდის „ღია საზოგადოება - საქართველო“-ს და ევროკავშირის შეხედულებათა ამსახველად.

© მწვანე ალტერნატივა, 2014

