



მწვანე ალტერნატივას მუნიშვნები და კომენტარები

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის E-60 ნატახტარი-რუსთავის (თბილისის შემოვლითი გზა) ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის ნატახტარი-ჟინვალის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გზმ ანგარიშზე

25 იანვარი, 2023

2022 წლის 12 დეკემბერს გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებ-გვერდზე გამოქვეყნდა [განცხადება](#) მცხეთისა და ღუშეთის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის E-60 ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის ნატახტარი-რუსთავის (თბილისის შემოვლითი გზა), ნატახტარი-ჟინვალის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის შესახებ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების თაობაზე.

დოკუმენტი არ მოიცავს მთელი რიგი საკითხების შესახებ ინფორმაციას, რომლის წარმოდგენა სავალდებულოა გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსისა და პროექტზე გაცემული სკოპინგის დასკვნის თანახმად. ასე მაგალითად, არ არის წარმოდგენილი: მარშრუტის რეალური ალტერნატივები, სკოპინგის დასკვნის მიხედვით სავალდებულოდ წარმოსადგენი ინფორმაცია სამშენებლო ბანაკის შესახებ, მცენარეული საფარის მოხსნის სამუშაოების, გრუნტის სამუშაოების და სარეკულტივაციო სამუშაოების შესახებ, ინფორმაცია ინერტული მასალის მოპოვების შესახებ და პროექტის განხორციელებისათვის საჭირო სტაციონარული ობიექტების შესახებ და ა.შ. დოკუმენტის ნაკლოვანებების სია ვრცელია, თუმცა ქვემოთ მივუთითებთ იმ საკითხებზე, რომელთა განხილვის გარეშე შეუძლებელია გადაწყვეტილების მიღება.

1. საპროექტო დერეფანში მოხვედრილი ინფრასტრუქტურის გადატანით მოსალოდნელი ზემოქმედება გარემოზე:

გზმ-ის ანგარიშის (6.7 საპროექტო ზონაში მოქცეული ინფრასტრუქტურა) მიხედვით, საპროექტო დერეფანში ხვდება შემდეგი ინფრასტრუქტურა: GWP-ს მილსადენები და გვირაბები; ნავთობის და გაზის საერთაშორისო კორპორაციის გაზსადენი; სოკარ ჯორჯია გაზის მილსადენი; ენერგო პრო ჯორჯიას საკუთრებაში არსებული ელექტროგადამცემი ხაზები; საქართველოს მელიორაციის საკუთრებაში მყოფი დახურული და ღია ტიპის საირიგაციო არხები. ანგარიშში ნათქვამია, რომ სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე ამ ინფრასტრუქტურის პროექტის უშუალო ზემოქმედების ზონაში მოქცეული მონაკვეთების გადატანა იქნება საჭირო.

ჩასატარებელ სამუშაოებთან დაკავშირებით ინფორმაცია და გადატანის პროექტების ინფრასტრუქტურის მფლობელ/ოპერატორ კომპანიებთან შეთანხმების ამსახველი დოკუმენტები წარმოდგენილია გზმ-ის დანართების მე-7 ტომში; თუმცა, არც ამ დანართში და არც გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი არ არის ინფორმაცია ამ სამუშაოების შედეგად გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შესახებ. შესაბამისად, გამოდის, რომ პროექტის განხორციელებით მოსალოდნელი ზემოქმედება გარემოზე სრულად და სათანადოდ არ არის შეფასებული. ინფრასტრუქტურის გადატანის საკითხი არც ალტერნატივების განხილვისას არის გათვალისწინებული. საპროექტო არეალში

მოსვედრილი ინფრასტრუქტურის გადატანა (გაზსადენი, ელექტროგადამცემი ხაზები და ა.შ) პროექტის ისეთივე შემადგენელი კომპონენტია, როგორც თავად საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობა, ამგვარად, აუცილებელია, რომ ინფრასტრუქტურის გადატანის პროექტების ალტერნატივები, ასევე, სათანადოდ იყოს განხილული.

საგულისხმოა, რომ გადატანის პროექტების ინფრასტრუქტურის მფლობელ/ოპერატორ კომპანიებთან შეთანხმების ამსახველი დოკუმენტების სახით წარმოდგენილია რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს კონსულტანტის მიერ 2020-2021 წლების განმავლობაში კომპანიებთან წარმოებული მიმოწერა. წარმოდგენილი დოკუმენტაციიდან არ არის ნათელი, რამდენად ჰქონდა კონსულტანტს სამინისტროს სახელით კომპანიებთან შეთანხმების გაფორმების უფლებამოსილება და შესაბამისად, რამდენად ახლავს წარმოდგენილ ანგარიშს ლეგიტიმური დოკუმენტები. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ზემოხსენებული ინფრასტრუქტურის გადატანა უნდა მოხდეს შესაბამისი ობიექტების მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების საფუძველზე, რაც მხოლოდ ობიექტისა და მასზე გაცემული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მფლობელის მოთხოვნის შემთხვევაში შეიძლება მოხდეს შესაბამისი კვლევის ამსახველი დოკუმენტაციის წარდგენის საფუძველზე.

2. პროექტის საჭიროების დასაბუთება და ხარჯ-სარგებლიანობის ანალიზი

გარემოზე ზემოქმედების შეფასების კოდექსის მე-10 მუხლის მე-3 ნაწილის „ზ“ პუნქტის მიხედვით, გზმ-ის ანგარიში უნდა მოიცავდეს „გარემოზე შეუქცევი ზემოქმედების შეფასებას და მისი აუცილებლობის დასაბუთებას, რაც გულისხმობს შეუქცევი ზემოქმედებით გამოწვეული დანაკარგისა და მიღებული სარგებლის ურთიერთშეწონას გარემოსდაცვით, კულტურულ, ეკონომიკურ და სოციალურ ქრილში“. ამ მოთხოვნის საპასუხოდ, გზმ-ის ანგარიშის 2-1 ცხრილში „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მოთხოვნა გზმ-ს ანგარიშში შესაბამისი ინფორმაციის ამსახველი თავების მითითებით“ ნათქვამია, რომ აღნიშნული ინფორმაცია წარმოდგენილია ალტერნატივების თავში (თავი 4).

თუმცა, არც ალტერნატივების თავში და არც გზმ-ის ანგარიშის სხვა რომელიმე ნაწილში არაა შედარებული პროექტის განხორციელების შედეგად გარემოსთვის მიყენებული შეუქცევადი ზიანი/დანაკარგი და მიღებული სარგებელი; ანგარიშში არც ის ფინანსური ხარჯებია დათვლილი, რომლებიც პროექტის განხორციელებისთვისაა საჭირო (განსახლება, კომპენსაციები, საპროექტო დერეფანში მოქცეული ინფრასტრუქტურის გადატანა და ა.შ) და არც ის სარგებელი, რომელსაც პროექტის განხორციელება მოიტანს. შესაბამისად, კომპანიას არ აქვს ჩატარებული ხარჯ-სარგებლიანობის ანალიზი, რომელიც მას კანონით მოეთხოვება და რის გარეშეც შეუძლებელია პროექტის განხორციელების მიზანშეწონილობის დასაბუთება. ამასთან გზმ ანგარიშის თითოეულ ტომზე მითითებულია რომ დოკუმენტაცია მომზადებულია კონტრაქტის ფარგლებში სათაურით: „E-60 ავტომაგისტრალის ნატახტარი-რუსთავის (თბილისის შემოვლითი გზა) მონაკვეთის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებისა და დეტალური პროექტის მომზადება, ნატახტარი - ჟინვალის მონაკვეთი“. შესაბამისად, უნდა ვივარაუდოთ, რომ კონტრაქტის საგანი სწორედ ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებისა და დეტალური პროექტის მომზადებაა; თუმცა, ამავე კონტრაქტის საფუძველზე მომზადებულ გზმ ანგარიშში არც ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებაა წარმოდგენილი და მითუმეტეს, არც დეტალური პროექტი.

მიგვაჩნია, რომ გზმ-ის ანგარიშში აღნიშნული ინფორმაციის არარსებობა დაუშვებელს ხდის პროექტზე გადაწყვეტილების მიღებას და წარმოდგენილი განაცხადის განუხილველად დატოვების საფუძველს წარმოადგენს. ამასთან, მნიშვნელოვანია პროცესი საჯარო განხილვების ორგანიზებამდე შეწყდეს, რათა თავიდან ავირიდოთ საბიუჯეტო თანხების უსარგებლო ხარჯვა და საჯარო განხილვებისადმი დაინტერესებული საზოგადოების ხშირად სამართლიანი უნდობლობის გაღრმავება.