



მწვანე ალტერნატივას შენიშვნები და კომენტარები
საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ნატანტარი-რუსთავის
(თბილისის შემოვლითი გზა) ჩქაროსნული ავტომარშრუტის
ნატანტარი-ჟინვალის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის
პროექტის გზმ ანგარიშზე

13 თებერვალი, 2023

2022 წლის 12 დეკემბერს გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებ-გვერდზე გამოქვეყნდა [განცხადება](#) მცხეთისა და ღუშეთის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის E-60 ჩქაროსნული ავტომარშრუტის ნატანტარი-რუსთავის (თბილისის შემოვლითი გზა), ნატანტარი-ჟინვალის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტი შესახებ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების თაობაზე. წარმოგიდგინებთ მწვანე ალტერნატივას შენიშვნებს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების გამოქვეყნებულ ანგარიშთან დაკავშირებით.

მიგვაჩნია, რომ აღნიშნულ პროექტზე დადებითი გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება არ უნდა გაიცეს, რადგანაც პროექტის განხორციელების შედეგად მოსალოდნელი ზემოქმედება გარემოსა და ადგილობრივ მოსახლეობაზე არ არის სათანადოდ შესწავლილი და დოკუმენტი არ მოიცავს მთელი რიგი საკითხების შესახებ ინფორმაციას, რომლის წარმოდგენა სავალდებულოა გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსისა და პროექტზე გაცემული სკოპინგის დასკვნის თანახმად.

1. 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 ჭრილში“. 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 არ არის 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, ამავ კონტრაქტის საფუძველზე მომზადებულ გზმ ანგარიშში არც ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებაა წარმოდგენილი და მითუმეტეს, არც დეტალური პროექტი.

აქვე უნდა აღნიშნოს, რომ 2022 წლის დეკემბერში მწვანე ალტერნატივამ საავტომობილო გზების დეპარტამენტიდან გამოითხოვა ნატახტარი-ჟინვალის მონაკვეთის მშენებლობის პროექტთან დაკავშირებით დეპარტამენტში დაცული დოკუმენტაცია; პასუხად დეპარტამენტმა გვაცნობა, რომ რადგან მიმდინარეობდა ნატახტარი-ჟინვალის (ლოტი 1) საავტომობილო გზის მონაკვეთის დეტალური საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადების პროცედურები, საპროექტო სამუშაოების დასრულებამდე დეპარტამენტი ვერ გადმოგვცემდა მოთხოვნილ დოკუმენტაციას. დეპარტამენტის ეს განმარტება 2022 წლის 26 დეკემბერს მივიღეთ, ხოლო 2022 წლის 12 დეკემბერს გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებ-გვერდზე პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში გამოქვეყნდა. ამასთან, გამოქვეყნებული გზმ ანგარიში, დოკუმენტაციის თანახმად, გაცილებით ადრე - 2022 წლის აგვისტოშია მომზადებული. ყოველივე აღნიშნული გათვალისწინებით, ისმის კითხვა - თუკი ჯერაც არ არსებობს დაგეგმილი საქმიანობის პროექტი, რისი გარემოზე ზემოქმედების შეფასებაა წარმოდგენილი განსახილველ დოკუმენტებში.

2. ალტერნატივების განხილვა

გზმ-ის ანგარიშში ნათქვამია, რომ ტექნიკური პროექტის მომზადებისას შესწავლილი მრავალი ალტერნატივიდან განხილვისთვის შეირჩა მხოლოდ სამი ვარიანტი. გაურკვეველია, რატომ და რა კრიტერიუმებზე დაყრდნობით შეირჩა გზმ-ის ანგარიშში განსახილველად მხოლოდ ეს სამი ვარიანტი, რატომ არ არის წარმოდგენილი დანარჩენი ალტერნატივები, თუკი ისინი მართლაც იყო შესწავლილი და რა ფაქტორების გათვალისწინებით (ეკონომიკური, გარემოსდაცვითი თუ სოციალური) ითქვა მათზე უარი.

აღნიშნული ფაქტი ქმნის იმის თქმის საფუძველს, რომ განსახილველ ანგარიშში წარმოდგენილია მხოლოდ ის ვარიანტები, რომლებიც ფინანსურად უფრო მომგებიანია, მიუხედავად იმისა, რომ გარემოსდაცვითი თუ სოციალური თვალსაზრისით ისინი სხვა ალტერნატივებთან შედარებით, შესაძლოა, ნაკლებად მიზანშეწონილი იყოს. აღსანიშნავია, რომ ამ სამ ვარიანტს შორის მნიშვნელოვანი განსხვავება არ არსებობს, ისინი ერთსა და იმავე არეალში გადის, გზის სიგრძეც სამივე შემთხვევაში თითქმის ერთმანეთის იდენტურია (26.78 კმ; 27.76 კმ; 28.02კმ), სამივე მათგანი კვეთს დასახლებულ პუნქტებს (საცხოვრებელ სახლებს, სასოფლო-სამეურნეო მიწებს) და საჭიროებს განსახლებას. ამდენად, ალტერნატივებად შემოთავაზებული ვერსიები უფრო ერთი მარშრუტის ფარგლებში ვარიაციებია, ვიდრე რეალური ალტერნატივები.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი სამი ალტერნატივის გარდა სხვა ალტერნატივების არსებობაზე ისაუბრეს 2023 წლის 30 იანვარს სოფელ საგურამოში და 31 იანვარს სოფელ ჟინვალში ჩატარებული საჯარო განხილვების დამსწრე ადგილობრივებმაც. კერძოდ, ჟინვალში ჩატარებული საჯარო განხილვისას, ერთ-ერთმა ადგილობრივმა გამოთქვა შემოფოთება იმის შესახებ, რომ საპროექტო გზის ბოლო მონაკვეთი, სოფელ ჟინვალთან, გადის საცხოვრებელ კორპუსებთან ძალიან ახლოს, მაშინ როდესაც, არსებობს შესაძლებლობა, გზის ამ მონაკვეთს ჰქონდეს განსხვავებული ტრაექტორია - გვერდი აუქციოს საცხოვრებელ სახლებს და გავიდეს სასოფლო-სამეურნეო მიწებზე; მიუხედავად ამისა, გზმ-ის ანგარიშში დასაბუთებული არაა, თუ რატომ ითქვა უარი გზის ამ მონაკვეთის სხვა ალტერნატივებზე და რატომ შეირჩა ალტერნატივა, რომელიც უფრო გრძელია (რადგანაც სწორი ტრაექტორიის ნაცვლად, სოფელ არაგვისპირიდან ჟინვალამდე გზა უხვევს) და გადის საცხოვრებელი სახლების მიმდებარედ.

კიდევ ერთი განსხვავებული ალტერნატივის შესახებ ისაუბრა სოფელ საგურამოში ჩატარებული საჯარო განხილვის მონაწილემ. მისი თქმით, ალტერნატივა განიხილებოდა პროექტის კონსულტანტის მიერ და მასზე საუბარი იყო მოსახლეობასთან შეხვედრების დროს, თუმცა ანგარიშში გაურკვეველი მიზეზით არ მოხვდა.

ამასთან, არსებული გზის გაფართოების ალტერნატივა ალტერნატივების განხილვისას შეფასებული საერთოდ არ არის. მასზე პირდაპირაა უარი ნათქვამი იმ მიზეზით, რომ ის მნიშვნელოვან ფიზიკურ და ეკონომიკურ განსახლებასთან არის დაკავშირებული და მისი განხორციელება შეუძლებელი იქნება. თუმცა, ამ მოსაზრების დამამტკიცებელი არცერთი ზუსტი მონაცემი თუ არგუმენტი წარმოდგენილი არ არის და არც გზის გაფართოების ალტერნატივის გარემოზე თუ მოსახლეობაზე ზემოქმედება და მისი განხორციელების ფინანსური ხარჯებია შედარებული წარმოდგენილ ალტერნატივებთან.

არც ნულოვანი ალტერნატივის შესახებ წარმოდგენილი ინფორმაცია შეესაბამება გზმ-ის კოდექსით განსაზღვრულ ნულოვანი ალტერნატივის არსს. კოდექსის მე-10 მუხლის, მე-3 ნაწილის „ბ“ პუნქტის მიხედვით, უმოქმედობის (ნულოვანი) ალტერნატივა გულისხმობს „საქმიანობის განუხორციელებლობის შემთხვევაში გარემოს არსებული მდგომარეობის ბუნებრივად განვითარების აღწერას, რომლის შეფასებაც შესაძლებელია არსებული ინფორმაციის გამოყენებით და მეცნიერულ ცოდნაზე დაყრდნობით.“ თუმცა, ანგარიშში წარმოდგენილ ქვეთავში განხილულია მხოლოდ არსებული გზის საზღვრებში ტექნიკური და უსაფრთხოების პრობლემები (გზის სივიწროვე, ფენით მოსიარულეების არსებობა და ა.შ), ავარიების სიმრავლე და მომავალში საპროექტო ნაკადის მომატების პროგნოზი, რომელიც სხვადასხვა მხარეს მოქცეულ უბნებს შორის თავისუფალ, უსაფრთხო გადაადგილებას შეზღუდავს; აღნიშნულიდან გამომდინარე კი, ნულოვანი ალტერნატივა არამიზანშეწონილად მიჩნეული.

ნულოვანი ალტერნატივის მსგავსი ინტერპრეტაცია, რა თქმა უნდა, არასწორია და შესაბამის ქვეთავში წარმოდგენილი დასაბუთებაც ლოგიკასაა მოკლებული. ამგვარად, გამოდის, რომ ანგარიშში, სხვა მრავალი საკითხის მსგავსად, ნულოვანი ალტერნატივაც არ არის განხილული.

3. GWP-ის სანიტარული დაცვის ზონები

საპროექტო გზის არაერთი უბნის საკმაოდ გრძელი მონაკვეთი გადის GWP-ის თბილისის წყალმომარაგების ობიექტების (წყალსაცავების) სანიტარული დაცვის ზონებში. აღსანიშნავია, რომ „წყლის შესახებ“ საქართველოს კანონის მიხედვით, იმ წყლის დაცვის მიზნით, რომელსაც იყენებენ სასმელად, საყოფაცხოვრებო დანიშნულებით წყალმომარაგებისათვის, სამკურნალოდ და საკურორტო საჭიროებისათვის, იქმნება სანიტარული დაცვის ზონები. წყალმომარაგების წყლის ობიექტების სანიტარული დაცვის ზონა იყოფა სამ სარტყლად და თითოეულ მათგანს განსაკუთრებული დაცვის რეჟიმი აქვს:

- პირველი სარტყელი (მკაცრი რეჟიმის ზონა) მოიცავს ტერიტორიას, სადაც მდებარეობს უშუალოდ წყალმომარაგების წყლის ობიექტი, წყლის აღების უბნებისა და წყალსადენის ნაგებობების განლაგების ფარგლებში. პირველ სარტყელში აკრძალულია ნებისმიერი მშენებლობა გარდა წყალსადენის ნაგებობებისა.
- მეორე სარტყელი მოიცავს ტერიტორიას, რომელიც უშუალოდ ესაზღვრება წყალმომარაგების წყლის ობიექტებს და მათ შენაკადებს. მეორე სარტყელში აკრძალულია: ტერიტორიის ან წყლის ობიექტების ისეთი გამოყენება, რომელსაც შეუძლია გამოიწვიოს წყლის ხარისხობრივი ან რაოდენობრივი გაუარესება; მშენებლობა, მცენარეული საფრის მოსპობა, სარკინიგზო და საავტომობილო გზების გაყვანა, მიწის უბნების სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულებით გამოყენება.
- მესამე სარტყელი მოიცავს მეორე სარტყლის მოსაზღვრე ტერიტორიას, რომლის არასასურველმა მდგომარეობამ შეიძლება გამოიწვიოს წყლის ქიმიური გაბინძურება.

საპროექტო გზის გზმ-ის ანგარიშში ნათქვამია, რომ გზა რამდენიმე ადგილას გადის თბილისის წყალმომარაგების სისტემის სანიტარული დაცვის ზონის მიმდებარედ და ყველაზე მინიმალური დაშორება 88 მეტრს წარმოადგენს. თუმცა, ამგვარი გამოთვლა არასწორია.

კომპანია, სანიტარული დაცვის ზონაში მოიაზრებს მხოლოდ იმ ტერიტორიას, სადაც უშუალოდ განლაგებულია წყალმომარაგების ობიექტები (რაც გამოდის პირველი სარტყელი - მკაცრი დაცვის ზონა); თუმცა, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, სანიტარული დაცვის ზონა, კანონის მიხედვით, სამი სარტყლისგან

შედეგება. ამგვარად, გამოდის, რომ საპროექტო გზა სანიტარული დაცვის ზონის მიმდებარედ კი არ მდებარეობს, არამედ კვეთს მას (მეორე სარტყელს - ტერიტორიას, რომელიც უშუალოდ ესაზღვრება წყალმომარაგების წყლის ობიექტებს), რაც დაუშვებელია - კანონის მიხედვით, მეორე სარტყელში სხვა საქმიანობებთან ერთად, აკრძალულია სარკინიგზო და საავტომობილო გზების გაყვანა.

შესაბამისად, საპროექტო გზის საკმაოდ ვრცელი მონაკვეთი გადის უშუალოდ იმ წყალმომარაგების ობიექტების სანიტარული დაცვის ზონაში, რომლებიდანაც თბილისის მარაგდება სასმელი და საყოფაცხოვრებო წყლით, რაც ქმნის ამ ობიექტების საშიში ნივთიერებებით დაბინძურების ძალიან დიდ რისკს, შესაბამისად, საფრთხეს უქმნის მთელი თბილისის მოსახლეობის ჯანმრთელობას.

4. საპროექტო ღერეფანში მოხვედრილი ინფრასტრუქტურის გადატანით მოსალოდნელი შემოქმედება გარემოზე

გზმ-ის ანგარიშის (6.7 საპროექტო ზონაში მოქცეული ინფრასტრუქტურა) მიხედვით, საპროექტო ღერეფანში ხვდება შემდეგი ინფრასტრუქტურა: GWP-ს მილსადენები და გვირაბები; ნავთობის და გაზის საერთაშორისო კორპორაციის გაზსადენი; სოკარ ჯორგია 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 შემოქმედების 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 არაა ინფორმაცია აღნიშნული სამუშაოების შედეგად გარემოზე მოსალოდნელი შემოქმედების შესახებ. შესაბამისად, გამოდის, რომ პროექტის განხორციელებით მოსალოდნელი შემოქმედება გარემოზე სრულად და სათანადოდ არაა შეფასებული. ინფრასტრუქტურის გადატანის საკითხი არც ალტერნატივების განხილვისასაა გათვალისწინებული. საპროექტო არეალში მოხვედრილი ინფრასტრუქტურის გადატანა (გაზსადენი, ელექტროგადამცემი ხაზები და ა.შ.) პროექტის ისეთივე შემადგენელი კომპონენტია, როგორც თავად საგზაო ინფრასტრუქტურის მოწყობა; ამგვარად, აუცილებელია, რომ ინფრასტრუქტურის გადატანის პროექტების ალტერნატივები სათანადოდ იყოს განხილული.

გზმ-ის ანგარიშში აღნიშნული ინფორმაციის არარსებობა დაუშვებელს ხდის პროექტზე დადებითი გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემას და ადმინისტრაციული წარმოების შეჩერების საფუძველს წარმოადგენს.

5. სამშენებლო ბანაკი

ანგარიშში არ არის მოცემული ინფორმაცია სამშენებლო ბანაკის მდებარეობისა და მახასიათებლების შესახებ და ნათქვამია, რომ სამშენებლო მოედნის საკითხი და კონფიგურაცია განისაზღვრება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ; დოკუმენტში წარმოდგენილია მხოლოდ სამშენებლო ბანაკის სავარაუდო ტერიტორიის გაურკვეველი მონახაზი (სურათი 6-1), თუმცა, არაა დაკონკრეტებული არც მისი მდებარეობა და არც სხვა ინფორმაცია.

სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებული იყო გზმ-ის ანგარიშში წარმოედგინა სამშენებლო ბანაკის გენ-გეგმა და SHP ფაილები. სამშენებლო ბანაკის საკითხის გათვალისწინება აუცილებელია ასევე ალტერნატივების განხილვის დროსაც, რასაც ასევე ვერ ვხვდებით ალტერნატივების ქვეთავში.

სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, კომპანიას ასევე ევალებოდა წყალმომარაგების პროექტის აღწერა შესაბამისი ნახაზებით, თუ როგორ მოხდება სამშენებლო ბანაკის სასმელ-სამეურნეო წყალმომარაგება;

თუმცა, ანგარიშში ვერც ამ ინფორმაციას ვხვდებით. შესაბამისად, დაგეგმილი საქმიანობის კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ზემოქმედების მქონე კომპონენტი საერთოდ არ არის არათუ შეფასებული, არამედ დაგეგმილი, რაც წარმოდგენილი დოკუმენტაციის განუხილველად დატოვების საფუძველი უნდა გამხდარიყო.

6. მცენარეული საფარის მოხსნის, გრუნტის და სარეკულტივაციო სამუშაოების შესახებ დეტალურ ინფორმაცია

მიუხედავად იმისა, რომ სკოპინგის დასკვნით, სამინისტრო კომპანიისგან ითხოვდა მცენარეული საფარის მოხსნის სამუშაოების, გრუნტის სამუშაოების და სარეკულტივაციო სამუშაოების შესახებ დეტალურ ინფორმაციას, არც აღნიშნული ინფორმაციაა მოცემული გზმ-ის ანგარიშში და აქაც, ანალოგიურად, ნათქვამია, რომ მშენებელი კონტრაქტორი მოამზადებს და შეათანხმებს რეკულტივაციის გეგმას პროექტის საჭიროებისთვის ყველა დროებით გამოყენებული და დარღვეული ტერიტორიისთვის; ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის და მასალის დროებითი განთავსებისთვის ადგილის შერჩევაც, ანალოგიურად, მშენებელი კონტრაქტორის მიერ მოხდება მშენებლობის ეტაპზე.

ამ ინფორმაციის არ არსებობაც გზმ ანგარიშში გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-10 მუხლისა და საქმიანობაზე გაცემული სკოპინგის ანგარიშის პირობების დარღვევაა.

7. ინფორმაცია ინერტული მასალის მოპოვების შესახებ

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ტერიტორიის რელიეფიდან გამომდინარე აუცილებელი იქნება ყრილების (ვაკისის) მოწყობა, რომელიც საჭიროებს 5 000 000 მ³ ინერტულ მასალას. სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, სამინისტრო კომპანიას სთხოვდა წარმოედგინა ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ სად მოხდება მშენებლობისთვის საჭირო ინერტული მასალების მოპოვება და როგორ მოხდება მისი ტრანსპორტირება. ამის მიუხედავად, ინერტული მასალით უზრუნველყოფის საკითხი ანგარიშში გადაწყვეტილი არაა და ნათქვამია, რომ ინერტული მასალის წყარო დაზუსტდება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ, რომელიც ტენდერის საფუძველზე შეირჩევა. აქვე აღნიშნულია, რომ „უპირატესობა მიეცემა უკვე ლიცენზირებული საბადოდან მასალის შექმნას, თუმცა თუ მშენებელი საკუთარი კარიერის გამოყენებას გადაწყვეტს, ის ვალდებული იქნება მოიპოვოს შესაბამისი ნებართვა (ლიცენზია) ამ საქმიანობაზე, და სამუშაოების წარმოებისას შეასრულოს ლიცენზიის პირობები.“

ინერტული მასალით უზრუნველყოფის საკითხი არც ალტერნატივებშია განხილული, რაც არასწორია. აუცილებელია, რომ განხილული იყოს, როგორც ინერტული მასალის შექმნის, ისე ახლომდებარე საბადოებში მოპოვებისა და ტრანსპორტირების ალტერნატივები და, მათ შორის, შეირჩეს საუკეთესო ვარიანტი (ნაკლები ეკონომიკური ხარჯებითა და გარემოზე ზემოქმედებით).

ინერტული მასალით უზრუნველყოფის საკითხის განუხილველობა გზის მშენებლობის პროექტში დაუშვებელია და საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედების კიდევ ერთი ძირითადი კომპონენტის გაუთვალისწინებლობას ნიშნავს.

8. ინფორმაცია სტაციონარული ობიექტების შესახებ

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამუშაოების წარმოებისას ემისიები დაკავშირებული იქნება ისეთი სტაციონარული წყაროების არსებობასთან, როგორცაა ბეტონის კვანძი, სამსხვრევი და ასფალტის წარმოების უბანი. თუმცა, აღნიშნული საქმიანობებით გამოწვეული ზემოქმედება გარემოზე შეფასებული არ არის. ანგარიშში ნათქვამია, რომ „მშენებლობის პროცესისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურის და ემისიის ობიექტების/წყაროების (ბეტონის კვანძი, სამსხვრევი, ასფალტის ქარხანა) საჭიროება, პარამეტრები და განთავსების ადგილი განისაზღვრება მშენებელი კონტრაქტორის მიერ“; აქვე ნათქვამია, რომ ასფალტის ქარხნის ოპერირებისთვის საჭირო იქნება გარემოსდაცვითი ნებართვის მიღება სამინისტროსგან, რაც პროექტისგან დამოუკიდებელი პროცედურით მოხდება.

სტაციონარული ობიექტების და გარემოზე მათი ზემოქმედების შეფასების საკითხის გზმ-ის პროცედურის გარეთ გატანა, დაუშვებელია. პირველ რიგში იმიტომ, რომ საჭირო სამშენებლო მასალების წარმოება პროექტის ნაწილია და გარემოზე მისი ზემოქმედება სხვა საქმიანობებთან ერთად თავად პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისას უნდა შეისწავლებოდეს. სამშენებლო მასალების წარმოების ობიექტების გარემოზე ზემოქმედების დამოუკიდებლად შეფასება შეუძლებელს ხდის პროექტით გამოწვეული ერთიანი, კომულაციური ზემოქმედების სამართლიანად შესწავლას.

გარდა ამისა, სამშენებლო მასალების დამამზადებელი ობიექტების შესახებ ინფორმაცია, სკოპინგის დასკვნით, თავად სამინისტროს აქვს მოთხოვნილი, თუმცა, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ეს მოთხოვნა კომპანიის მხრიდან შესრულებული არ არის.

9. არქეოლოგიური კვლევა

სკოპინგის ეტაპზე გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრომ წერილობით მიმართა საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოს და სთხოვა სკოპინგის ანგარიშში წარმოდგენილი საპროექტო ტერიტორიის არქეოლოგიური დახასიათების შეფასება და მოსაზრების დაფიქსირება. 2022 წლის 13 აპრილის წერილით სააგენტომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტს მოსთხოვა გზმ-ის მომზადების პროცესში სამშენებლო დერეფნის კანონმდებლობით გათვალისწინებული (კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ კანონის მუხლი 14, პ.3,4) არქეოლოგიური კვლევის განხორციელება და შესაბამისი დასკვნის მოსაპოვებლად სააგენტოში წარდგენა. სააგენტო თავის წერილში ასევე უთითებს, რომ „პროექტით დაგეგმილი სამშენებლო სამუშაოების კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებსა და კულტურულ ფასეულობებზე პირდაპირი და არაპირდაპირი ზემოქმედების გამოვლენა, აღწერა და შედეგების შესწავლა უნდა განხორციელდეს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით, რომელიც არის საქმიანობის განმახორციელებლის ან/და საქმიანობის განმახორციელებლისთვის კონსულტანტის მიერ გზმ-ის პროცესში მომზადებული დოკუმენტი და მოიცავს "გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით" გათვალისწინებულ ინფორმაციას“. სააგენტოს მიერ მითითებული ეს მოთხოვნები ვალდებულებად დაფიქსირდა სკოპინგის დასკვნაშიც.

კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ კანონის მე-14 მუხლის თანახმად:

3. მიწის სამუშაოების განხორციელებით დაინტერესებული პირი ვალდებულია სამინისტროს წარუდგინოს დოკუმენტაცია ტერიტორიის არქეოლოგიური კვლევის შესახებ. კვლევა ხორციელდება შემდეგი მიმართულებებით:

ა) ისტორიულ-ბიბლიოგრაფიული და საარქივო კვლევა – სამუზეუმო და საარქივო (ისტორიული რუკები და გენერალური გეგმები, ისტორიული საკადასტრო და ნაგებობების გეგმები) მასალების მოძიება და ანალიზი, ისტორიულ-ბიბლიოგრაფიული კვლევა შესაბამისი წყაროების მითითებით, არქივებში დაცული საკვლევი ტერიტორიის ფოტომასალის, კოსმოსური და აეროფოტომასალის მოძიება, დეშიფრირება, მათი არსებული მდგომარეობის ფოტოფიქსაციის მასალების და მათი საარქივო მონაცემებთან მიმართების ანალიზი;

ბ) საველე-საკვლევი და წინასწარი კამერალური სამუშაოები: დაზვერვითი შურფების განლაგების სქემა და გამოსაზღვრული ნახაზები (მასშტაბი 1:25, 1:20), სტრატეგრაფიის ჩვენებით.

4. საკვლევ ტერიტორიაზე არქეოლოგიური ობიექტის გამოვლენის შემთხვევაში არქეოლოგიური კვლევის დასკვნითი ნაწილი უნდა მოიცავდეს:

ა) საკვლევ ტერიტორიაზე გამოვლენილი არქეოლოგიური ფენებისა და ობიექტების სრულ საველე შესწავლას თანამედროვე მეთოდოლოგიის გამოყენებით, გასათხრელი ფართობის აგეგმვას, არქეოლოგიური კვლევისას გამოვლენილი არქეოლოგიური ობიექტების განლაგების სქემას და ცალკეული ობიექტების ანაზომებს, გამოვლენილი ნაგებობებისა და კულტურული ფენების სტრატეგრაფიულ ჭრილებს, საველე არქეოლოგიური კვლევის შედეგების ანგარიშს, გამოვლენილი არქეოლოგიური ფენებისა და ობიექტების რაობის განსაზღვრას და დათარიღებას, მათ ფოტო და გრაფიკულ ფიქსაციას, კვლევის შედეგად მიღებული მასალის ანალიტიკურ დამუშავებას და დასკვნების ჩამოყალიბებას, ტექსტური ნაწილის შედგენას, სათანადო ილუსტრაციების მომზადებას;

ბ) არქეოლოგიური კვლევის საფუძველზე შემუშავებულ რეკომენდაციებს გამოვლენილი ობიექტების კონსერვაციის საკითხისა და საპროექტო ტერიტორიაზე მშენებლობის გეგმარებითი გადაწყვეტის შესახებ.

მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი გზმ-ის ეტაპზე მხოლოდ პირველი ეტაპის ძიებით, ანუ ვიზუალური დათვალიერებით შემოიფარგლა. ვიზუალური დათვალიერების დროსაც კი, არაერთ ადგილას იქნა აღმოჩენილი არქეოლოგიური ნიმუშები: შუასაუკუნეების კრამიტი, ჭურჭლის ნატეხები, ნაგებობათა ნანგრევები; ამის მიუხედავად, დეპარტამენტს ტერიტორიაზე საფუძვლიანი არქეოლოგიური კვლევა არ ჩაუტარებია.

საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს 2022 წლის 1 ივლისის წერილით, სააგენტომ საპროექტო დერეფნის გარკვეული მონაკვეთებზე (წიწამური და მისი მიდამოები, წიწამურიდან გვირაბამდე) უკვე მეორე ეტაპის არქეოლოგიური სამუშაოების (დაშურფვა) ჩატარება მოითხოვა; მიუხედავად ამისა, გზმ-ის ეტაპზე საავტომობილო გზების დეპარტამენტს მსგავსი არქეოლოგიური კვლევა ამ უბნებზეც კი არ ჩაუტარებია და ის კვლავ მხოლოდ პირველადი ვიზუალური დათვალიერებით შემოიფარგლა. სანდო და საფუძვლიანი არქეოლოგიური კვლევების გარეშე, ყველა იმ უბანზე, სადაც არქეოლოგიური ობიექტების აღმოჩენის ალბათობა არსებობს, დაუშვებელია რაიმე სახის საქმიანობა.

ამგვარად, საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა არ შეასრულა კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ კანონის მე-14 მუხლისა და საქმიანობაზე გაცემული სკოპინგის დასკვნის პირობები, რომლთა შეუსრულებლობა შეუძლებელს ხდის საკითხის განხილვას.

10. ადგილობრივების დასაქმების საკითხი

ერთადერთი დადებითი ზემოქმედება, რომელზეც ანგარიშშია საუბარი, არის ადგილობრივების დასაქმება და ბიზნესის განვითარების ხელშეწყობა. თუმცა, აქაც, დასაქმებაზე საუბრისას, ძალიან ზოგად ჩანაწერებს ვხვდებით. მაგალითად: ანგარიშში ნათქვამია, რომ მშენებლობის პიკურ პერიოდში 600-მდე ადამიანი დასაქმდება, საიდანაც 70% ადგილობრივი მოსახლეობა იქნება. თუმცა, მუშახელი კვალიფიკაციის მიხედვით დასაქმდება, მათ შორის: მხოლოდ 20% იქნება არაკვალიფიციური პერსონალი, დაბალი კვალიფიკაციის მქონეთა დასაქმების მაჩვენებელი 20%-ს, ხოლო კვალიფიციური პერსონალის კი, 60% წარმოადგენს. ანგარიშში ასევე ნათქვამია, რომ დასაქმებისას ერთნაირი კვალიფიკაციის შემთხვევაში ადგილობრივ მოსახლეობას მიენიჭება პრიორიტეტი.

ეს, რა თქმა უნდა, ადგილობრივების დასაქმების შესაძლებლობას მნიშვნელოვნად შეამცირებს, რადგანაც ნაკლებ სავარაუდოა, ადგილობრივი მაცხოვრებლების უმრავლესობას საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობაზე მუშაობის კვალიფიკაცია გააჩნდეს. მითუმეტეს, რომ კომპანია არაკვალიფიციური ადგილობრივებისთვის ტრენინგების ჩატარებას არ უზრუნველყოფს და მათ დასაქმების დროს უპირატესობას მხოლოდ იმ შემთხვევაში მიანიჭებს, თუ სხვების მსგავსი კვალიფიკაცია ექნებათ.

11. საჯარო განხილვები

პირველ რიგში, აღსანიშნავია, რომ ოთხივე საჯარო განხილვაზე წარმოდგენილი პრეზენტაცია იყო ზოგადი, ერთმანეთის იდენტური და საჯარო განხილვის ჩატარების ადგილისთვის შეუსაბამო. პრეზენტაციებში არ იყო ყურადღება გამახვილებული კონკრეტული ტერიტორიისთვის მნიშვნელოვან საკითხებზე და არ იყო მორგებული იმ დასახლებების მაცხოვრებლების ინტერესებზე, სადაც განხილვები ჩატარდა. მაგალითად, საგურამოში ჩატარებული განხილვისას, აუცილებელი იყო მომხსენებელს წარმოედგინა ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ რა მანძილითაა საპროექტო გზის საგურამოს მონაკვეთი დამორებული უახლოესი სახლებიდან, რა იქნება გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე წარმოქმნილი ხმაურის და ჰაერის დაბინძურების დონე უშუალოდ სოფელ საგურამოში, რა შემარბილებელი ღონისძიებები იქნება გატარებული მოსახლეობაზე უარყოფითი ზემოქმედების შესარბილებლად გზის ამ კონკრეტულ მონაკვეთზე, რამდენი მიწის ნაკვეთი ან/და სახლი ექვემდებარება კომპენსაციას/განსახლებას, საპროექტო გზის რომელ უბანზე მდებარეობს ეს ნაკვეთები/სახლები და ა.შ. ჭოპორტში ჩატარებულ საჯარო განხილვაზე, რომელსაც

ქობორტის, ბულაჩაურის, ქუბრიანთკარისა და აბანოსხევის მაცხოვრებლები ესწრებოდნენ, არ იყო საუბარი არც ზემოაღნიშნულ თემებზე მოცემულ სოფლებთან მიმართებით და არც ამ სოფლებისთვის აქტუალურ სხვა კრიტიკულ საკითხებზე, როგორცაა: გახსადენის გადატანა, რომელიც ადგილობრივის ეზოში უნდა გავიდეს (სოფელი აბანოსხევი), GWP-ის წყალსადენების გადატანა და ზემოქმედება GWP-ის სანიტარული დაცვის ზონაზე, რომელიც საპროექტო გზის დერეფანში ხვდება, საპროექტო დერეფანში მოქცეული სასაფლაო (სოფელ აბანოსხევი) და სხვა.

საჯარო განხილვებისას არ იქნა, ასევე, პასუხი გაცემული ადგილობრივი მოსახლეობის შეკითხვებზე კონკრეტულ მონაკვეთებთან მიმართებით. მაგალითად, სოფელ ჟინვალში ჩატარებული განხილვისას დამსწრე ადგილობრივმა იკითხა, თუ რამდენი მისასვლელი ექნებოდა სოფელს ახალ მაგისტრალთან, თუმცა, პასუხი ვერ მიიღო; პასუხი არ იქნა გაცემული ასევე, საპროექტო გზის ჟინვალის მონაკვეთთან დაკავშირებით დასმულ შეკითხვაზე; კერძოდ, ადგილობრივმა იკითხა, თუ რატომ გადის გზის ეს მონაკვეთი საცხოვრებელ კორპუსებთან ახლოს, როდესაც შესაძლებელია, რომ გზამ სხვა მიმართულებით გაიაროს.

აღსანიშნავია ისიც, რომ საჯარო განხილვებზე ადგილობრივების შეკითხვებზე პასუხად, პროექტის განმახორციელებელი მათ მუდმივად მოუწოდებდა ნებისმიერი შეკითხვის შესახებ წერილობით მიემართათ საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის, რაც რამდენიმე მიზეზითაა არასწორი:

- პირველ რიგში, გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის თანახმად, გადაწყვეტილების მიღები არის გარემოს ეროვნული სააგენტო. შესაბამისად, საჯარო განხილვებს წარმართავს, შენიშვნებს და მოსაზრებებს იღებს და განიხილავს მხოლოდ გარემოს ეროვნული სააგენტო. ამდენად, მიმდინარე პროცესში შენიშვნების საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის გაგზავნის მოთხოვნა მხოლოდ მოქალაქეების შეცდომაში შეყვანას შეიძლება ემსახურებოდეს.
- ეს არასწორია იმიტომ, რომ გზმ-ის ანგარიშის განხილვის მიზანი სწორედ ისაა, რომ პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ ყველა ადამიანს ჰქონდეს საშუალება ზეპირსიტყვიერად, საჯარო განხილვაზე წარმოადგინოს შენიშვნები, დასვას შეკითხვები პროექტის მოსალოდნელ ზემოქმედებასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ საკითხთან მიმართებით და მიიღოს მათზე პასუხები; ამ შესაძლებლობის არსებობა მნიშვნელოვანია იმდენად, რამდენადაც ყველა ადამიანს არ აქვს წვდომა ინტერნეტსა და კომპიუტერზე, ან არ შეუძლია წერილობით წარმოადგინოს თავის მოსაზრება თუ წუხილი. გასათვალისწინებელია, რომ წერილობით შენიშვნების ფოსტით გაგზავნა გარკვეულ ხარჯთანაც არის დაკავშირებული. ამგვარად, წერილობით მიმართვის მოთხოვნა, ფაქტიურად, აზრის გამოხატვისგან თავშეკავებისკენ მოწოდებაა ასეთი ადამიანებისთვის. მეორე მხრივ, შეკითხვების წერილობით გაგზავნის მოთხოვნის მიუხედავად, არცერთი საჯარო განხილვისას ჩატარებულ პრეზენტაციაში არ ყოფილა მითითებული არც გარემოს ეროვნული სააგენტოს და არც საავტომობილო გზების დეპარტამენტის (რამდენადაც არასწორი არ უნდა იყოს მათთვის შენიშვნების გაგზავნა) საკონტაქტო მონაცემები. ესეც მიუთითებს წერილობით შენიშვნების გაგზავნის მოთხოვნის რეალურ მიზანზე. ჟინვალში ჩატარებული საჯარო განხილვისას, მხოლოდ ჩვენი მოთხოვნის შემდეგ მისცეს დამსწრეებს აღნიშნული საკონტაქტო ინფორმაცია.

სამწუხაროა, რომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლის ამ სრულიად არაადეკვატური და შეცდომაში შემყვან მოწოდებაზე სათანადო რეაგირება არ ჰქონია გარემოს ეროვნული სააგენტოს წარმომადგენელს, რომელიც პასუხისმგებელი იყო საჯარო განხილვების კანონის მოთხოვნებთან შესაბამისად წარმართვაზე.

მიუხედავად იმისა, რომ გარემოს ეროვნული სააგენტოს და საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თანამშრომლები ეცნობოდნენ მოსახლეობას და თავს აცნობდნენ, როგორც სხვადასხვა უწყების წარმომადგენლები, ისინი საკმარისად მკაფიოდ არ განმარტავდნენ ამ ორი უწყების ურთიერთმიმართებას მოცემულ შემთხვევაში (აღნიშნული საკითხი მხოლოდ ზეპირად იყო გადმოცემული და არც იყო გამოტანილი სლაიდებზე). ამასთან, გარემოს ეროვნული სააგენტოს წარმომადგენელი დეტალურად არ საუბრობდა გზმ-ს და გზმ-ს საჯარო განხილვების მნიშვნელობაზე გადაწყვეტილების მიღების პროცესში და

რაც მთავარია არ საუბრობდნენ მოსახლეობის მიერ გზშ-ს განხილვის პროცესში შენიშვნებისა და მოსაზრებების დაფიქსირების მნიშვნელობაზე

მნიშვნელოვანია ისიც, რომ საჯარო განხილვებისას ადგილობრივ მოსახლეობას არ ეძლევა საშუალება ადგილზე გაეცნოს განხილული პროექტის გზშ-ის არატექნიკურ რეზიუმეს მაინც. აუცილებელია, რომ გარემოს ეროვნული სააგენტო უზრუნველყოფდეს განხილვებზე თუნდაც რამდენიმე ეგზემპლარი არატექნიკური რეზიუმეს ხელმისაწვდომობას, რომ იმ ადამიანებს, რომლებსაც არ აქვთ მისი ელექტრონულად მოპოვების შესაძლებლობა, ჰქონდეთ საშუალება გაეცნონ ნაბეჭდ ვერსიას. ასევე, მნიშვნელოვანია, რომ საჯარო განხილვის დამსწრეებს ეცნობოთ სად და როგორ შეუძლიათ გზშ-ის ანგარიშების მოძებნა, რადგანაც გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებგვერდზე აღნიშნული დოკუმენტების მოძებნა იმ ადამიანებისთვის, რომლებსაც ამის გამოცდილება არ აქვთ, საკმაოდ რთულია.

ყურადსაღებია გზშ-ის არატექნიკური რეზიუმეს ხარისხიც. არატექნიკური რეზიუმეს დანიშნულება ისაა, რომ დაგეგმილი პროექტების შესახებ ინფორმაცია მაქსიმალურად გამარტივებულ ენაზე და არატექნიკური ტერმინებით მიაწოდოს მოსახლეობას, რომელსაც არ აქვს პროფესიული ცოდნა განხილულ საკითხებთან დაკავშირებით. თუმცა, დამკვიდრებული პრაქტიკით, არატექნიკური რეზიუმე მხოლოდ გზშ-ის ანგარიშის მექანიკურად შემოკლებულ ვერსიას წარმოადგენს, თავად ტექსტი კი სრულებით არაა გამარტივებული.

აღსანიშნავია, რომ ზემოთ განხილული საკითხები როგორც საჯარო განხილვებთან, ისე არატექნიკურ რეზიუმესთან დაკავშირებით, არამარტო აღნიშნული პროექტის შემთხვევაშია პრობლემატური. მსგავსი პრაქტიკა ზოგადად არის დამკვიდრებული, რაზეც არაერთხელ მიგვიმართავს შენიშვნით სამინისტროსთვის. თუმცა, მიუხედავად იმისა, რომ ამ ხარვეზების გამოსწორება დიდ ძალისხმევას არ მოითხოვს, რატომღაც, მუდმივად მოუგვარებელი რჩება.

დასკვნა

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღებისათვის განსახილველად წარმოდგენილი დოკუმენტაცია არ მოიცავს გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-10 მუხლით და საქმიანობაზე გაცემული სკოპინგის დასკვნის პირობებით მოთხოვნილ სათანადო კვლევებზე დაფუძნებულ ინფორმაციას დაგეგმილი საქმიანობის გარემოზე შესაძლო ზემოქმედების შესახებ. მიგვაჩნია, რომ აღნიშნულის გათვალისწინებით დაუშვებელია პროექტზე დადებითი გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცეს.