

# მწვანე ალტერნატივას კომენტარები და შენიშვნები



გარემოსდაცვითი და სოციალური სამართლიანობისთვის

საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ „(შ-147) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის აჩხოთი-სნო-ახალციხე-ჯუთას საავტომობილო გზის გაგრძელების, ჯუთა-როშკას სიგრძით კმ 3+900 მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე

25 აპრილი, 2018



მონიტორინგს ვუწევთ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების საქმიანობას

## შესავალი

გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზშ) ანგარიში იწყება შესავალით, სადაც საუბარია ჩვენს ქვეყანაში ეკონომიკური სიტუაციის პროგრესზე და ეკონომიკის ზრდის ტემპზე „ბოლო 5 წლის მანძილზე“. აღნიშნული ანგარში საჯარო განხილვებისთვის 2017 წლის ბოლოს გამოქვეყნდა, თუმცა, როგორც ტექსტიდან ჩანს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი „ბოლო 5 წელში“ გულისხმობს არა 2013-2017, არამედ 2004-2008 წლებს. ამასთანავე, აღნიშნულია, რომ განსახილველი პროექტი შეესაბამება საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 10 პუნქტიან ეკონომიკურ პროგრამას (და არა ამჟამად მოქმედი მთავრობის ე.წ. 4 პუნქტიან გეგმას, როგორც საჯარო გამოსვლებში აღნიშნავენ ხოლმე საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მაღალჩინოსნები). როგორც შესავალის, ისე მთელი გზშ ანგარიშის შინაარსიდან გამომდინარე, პროექტის საჭიროება არ არის დასაბუთებული.

## სამართლებრივი საკითხები

მე-2 თავში „გარემოსდაცვითი კანონმდებლობა“ აღნიშნულია, რომ გზშ ანგარიში მომზადებულია საქართველოს გარემოსდაცვით კანონმდებლობაზე დაყრდნობით, ხოლო ცხრილის სახით მოცემულია 22 კანონის ჩამონათვალი (მათ შორის საქართველოს კონსტიტუცია). არც ერთი კანონი არ არის განხილული იმ კუთხით, თუ რომელ მათგანს შეესაბამება ან არღვევს წარმოდგენილი პროექტი. ამასთანავე, ჩამონათვალში მოცემულია კანონები, რომლებსაც თეორიული კავშირიც კი არ აქვთ ამ პროექტთან და/ან მის ზეგავლენასთან ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე. მაგალითად, ასეთებს განეკუთვნება „საქართველოს საზღვაო კოდექსი“, „საქართველოს კანონი კოლხეთის დაცული ტერიტორიების შექმნისა და მართვის შესახებ“ და სხვ. იგივე შეიძლება ითქვას, ანგარიშში ნახსენები საერთაშორისო მრავალმხრივი ხელშეკრულებების შესახებ, როგორებიცაა „კონვენცია საერთაშორისო მნიშვნელობის ჭარბტენიანი, განსაკუთრებით წყლის ფრინველთა საბინადროდ ვარგისი ტერიტორიების შესახებ“, „კონვენცია გადაშენების პირას მყოფი ველური ფაუნისა და ფლორის სახეობებით საერთაშორისო

თბილისი, 0179, საქართველო  
ფალიაშვილის ქ. 39ბ, IV სართ.  
ტელეფონი: (995 32) 22 38 74  
ელ.ფოსტა: [greenalt@greenalt.org](mailto:greenalt@greenalt.org)  
ვებ-გვერდი: [www.greenalt.org](http://www.greenalt.org)

ვაჭრობის შესახებ (CITES)“ „კიოტოს ოქმი“. ამასთანავე, როგორც ამ დოკუმენტიდან ჩანს, ავტორებმა არ ისარგებლეს იმ კანონებითა და ნორმატიული აქტებით, რომლებიც უშუალოდ ეხება რეგიონსა და პროექტს. მაგალითად, ასეთებს განეკუთვნება საქართველოს კანონები „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“, „ფშავ-ხევსურეთის დაცული ტერიტორიების შესახებ“. ეს ჩანს შესაბამისი თავებიდანაც, რომლებიც ბიომრავალფეროვნებას და დაცულ ტერიტორიებს ეხება.

პროექტის გზშ ანგარიში მომზადებული და განხილული უნდა იქნას საქართველოს კანონის „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“ და არა მანამდე მოქმედი კანონების („გარემოზე ზემოქმედების ნებართვისა“ და „ეკოლოგიური ექსპერტიზის შესახებ“) შესაბამისად. ძველი კანონმდებლობის მიხედვით მხოლოდ იმ პროექტებზე შეიძლება იქნას გადაწყვეტილება მიღებული, რომელზეც ადმინისტრაციული წარმოება 2018 წლის 1 იანვრამდე დაიწყო. ვინაიდან საქმიანობის განმახორციელებელს არ მიუძღრთავს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსათვის გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მოთხოვნით, არ შეიძლება ჩაითვალოს, რომ ნებართვის გაცემასთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული წარმოება დაწყებული იყო 2018 წლის 1 იანვრამდე. შესაბამისად, პროექტმა სრულფასოვნად უნდა გაიროს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი პროცედურა. კერძოდ, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემისათვის გზშ ანგარიშის განხილვამდე, პროექტმა უნდა გაიაროს სკოპინგის პროცედურა; ხოლო პროცესში უნდა იყოს უზრუნველყოფილი საზოგადოების მონაწილეობა კოდექსის მე-IV თავისა და „გარემოსდაცვით საკითხებთან დაკავშირებული ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის, გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში საზოგადოების მონაწილეობისა და ამ სფეროში მართლმსაჯულების საკითხებზე ხელმისაწვდომობის შესახებ“ (ორპუსის კონვენცია) კონვენციის მე-6 მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად.

ამრიგად, მომზადებული ანგარიში არ შეესაბამება საქართველოს კანონმდებლობას და ქვეყნის ნაკისრ საერთაშორისო ვალდებულებებს. გარდა გარემოსდაცვითი საკითხებისა, რაზეც ქვემოთ უფრო ვრცლად ვისაუბრებთ, უნდა აღინიშნოს პროცედურული საკითხები.

### **დაგეგმილი საქმიანობის მოკლე მიმოხილვა**

გზშ ანგარიშის მე-3 თავში „დაგეგმილი საქმიანობის მოკლე მიმოხილვა“ მოცემულია მეტად წინააღმდეგობრივი ინფორმაცია, რომ „შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-147) აჩხოთი-სნო-ახალციხე-ჯუთას ს/გზის ჯუთა-როშკას მონაკვეთი გადის კარკუჩას დასახლებულ პუნქტზე და მიყვება არსებულ გზას ჯუთამდე“. სოფელი კარკუჩა მდებარეობს ჯუთამდე და აქ ჯუთადან რომკამდე მიმავალი გზა ვერანაირად ვერ გაივლის. ამავე თავში, 26-ე გვერდზე აღნიშნულია, რომ „სარეაბილიტაციო მონაკვეთი მდებარეობს ყაზბეგის რაიონის ტერიტორიაზე, იწყება სოფ. კარკუჩასთან ზ.დ. 1799 მ, გრძელდება სოფ. ჯუთამდე ზ.დ. 2141 მ. და მთავრდება ზ.დ. 2278 მ. სიმაღლეზე დაუსახლებელ ტერიტორიაზე“. 30-ე გვერდზე მოცემულია ხიდი მდ. კორაზე (უნდა იყოს მდ. ყორისწყალი), რომელიც სინამდვილეში მდებარეობს კარკუჩასა და ჯუთას შორის და არა ჯუთა-როშკას მონაკვეთზე, რომლის გზშ-საც თითქოს წარმოადგენს განსახილველი დოკუმენტი. როგორც შინაარსიდან ჩანს, ამ თავში ნაწილობრივ საუბარია „სნო – ჯუთა – რომკა – შატილი – ომალო – ხადორის ხეობა – ბაწარა – ახმეტას“ გზის „კარკუჩა-ჯუთას“ მონაკვეთზე (რომლის გზშ-ც ცალკე არის წარმოდგენილი) და არა „ჯუთა-როშკას“ მონაკვეთზე. შესაბამისად, გზშ ანგარიშის ამ ნაწილზე (რომელიც გზის ტექნიკური პარამეტრების აღწერაა) შემდგომი კომენტარება, სანამ არ იქნება გამიჯნული „კარკუჩა-ჯუთას“ და „ჯუთა-როშკას“ მონაკვეთები, აზრსა მოკლებულია. სრულიად შესაძლებელია, რომ ეს ტექნიკური მონაცემები სხვა მონაკვეთს ეკუთვნის და მექანიკურად არის კოპირებული წინამდებარე გზშ ანგარიშში.

წარმოდგენილ გზშ ანგარიშში არ არის მოცემული სამშენებლო ბაზებისა და მანქანა-დანადგარების მოედნების განთავსების ადგილმდებარეობა. ქვეთავში 3.5. „სამშენებლო სამუშაოების ორგანიზაცია“ აღნიშნულია, რომ „გზის სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე, ანუ მობილიზაციის ფაზაზე ტენდერის საფუძველზე გამოვლენილმა მშენებელმა კონტრაქტორმა უნდა განსაზღვროს სამშენებლო ბაზების, მანქანა-დანადგარების განთავსების მოედნების ადგილმდებარეობა“. „გზის სამშენებლო სამუშაოების დაწყების შემდგომ სამშენებლო მოედანი გადაადგილდება ტრასის დასაწყისიდან ბოლო წერტილის მიმართულებით“. აქედან გამომდინარე, შეუძლებელია განისაზღვროს მშენებლობის პროცესში საყოფაცხოვრებო ნარჩენებითა და სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლებით გარემოს დაბინძურების და სამშენებლო ბაზებთან დაკავშირებული სხვა საფრთხეების საკითხი. შესაბამისად, აზრი ეკარგება 3.6. და 3.7 ქვეთავების განხილვას. სამშენებლო ბაზებისა და მანქანა-დანადგარების მოედნების განთავსების ადგილმდებარეობა განსაზღვრული უნდა იყოს გზშ ანგარიშში, წარმოდგენილი უნდა იყოს მისი გეგმა გაფრქვევის სტაციონარული წყაროების (სამშენებლო მასალების საწყობი, დიზელის საწვავის რეზერვუარი) და სხვა მნიშვნელოვანი ინფორმაციის (ნარჩენები, ჩამდინარე წყლები და სხვ.) მითითებით, წარმოდგენილი უნდა იყოს მათთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი პრობლემები და მათი პრევენციისა და შერბილების გზები.

3.7. თავში „ელექტრომომარაგება“ აღნიშნულია, რომ „სამშენებლო ბაზის ელექტრომომარაგება განხორციელდება არსებული ქსელიდან“. არანაირი არსებული ქსელი საპროექტო ტერიტორიებზე არ არსებობს, რაც ნათლად მიანიშნებს, რომ სინამდვილეში არანაირი გარემოზე ზემოქმედების შეფასება არ ჩატარებულა და სანებართვოდ განსაზღვრული დოკუმენტაცია სხვა ანგარიშებიდან არის მექანიკურად გადმოწერილი.

წარმოდგენილი ანგარიშის თანახმად, გზის მშენებლობაზე დასაქმდება 40-50 ადამიანი 7-9 თვის განმავლობაში, რომელთათვისაც არ არის გათვალისწინებული საცხოვრებელი სახლების მოწყობა, ვინაიდან „მშენებლობაზე დასაქმებული პერსონალის საცხოვრებლად გამოყენებული იქნება ახლომდებარედ არსებული საცხოვრებელი სახლები“. საგულისხმოა, რომ საპროექტო ტერიტორიის მნიშვნელოვანი ნაწილი დაუსახლებელია. ხოლო უახლოესი სოფლებია ჯუთა (ყაზბეგის რაიონში) და რომკა (დუშეთის რაიონში, პირაქეთა ხევსურეთში). არცერთ ამ სოფელში 7-9 თვით 40-50 ადამიანის დასახლების საშუალება და პირობები არ არსებობს. მით უმეტეს, თუ გავითვალისწინებთ ადგილობრივი მოსახლეობის დიდი უმრავლესობის უარყოფით დამოკიდებულებას პროექტის მიმართ.

ანგარიშში ასევე აღნიშნულია, რომ „მშენებლობისთვის საჭირო ბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება ბეტონმზიდი მანქანებით, რეგიონში არსებული სხვადასხვა საამქროებიდან“, თუმცა არ არის აღნიშნული, რომელი საამქროებიდან. შესაბამისად, შეუძლებელია განისაზღვროს გარემოზე ზემოქმედების მასშტაბი და ხასიათი.

ანგარიშში ასევე არ არის განხილული საგზაო სამუშაოებისათვის აუცილებელი ინერტული მასალის კარიერების საკითხები. ეს ძალზე მნიშვნელოვანი ასპექტია გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დროს, ვინაიდან კარიერებიდან მასალის მოპოვებას და მის ტრანსპორტირებას მნიშვნელოვანი გარემოსდაცვითი ზეგავლენა გააჩნია. ამასთანავე, კარიერებისა და ქვის სამტეხლოების საკითხის შესწავლა ერთ-ერთ სატენდერო დავალებას წარმოადგენდა.

3.8. ქვეთავის „გამომუშავებული (ფუჭი) ქანების მართვა“ მიხედვით, პროექტის განხორციელების შემთხვევაში ბუნებრივ გარემოზე და ლანდშაფტზე ზემოქმედება იქნება ძალზე ძლიერი, ვინაიდან განზრახულია გამომუშავებული უმეტესი ნაწილის ქანების ნაყარის სახით გზის გასწვრივ დატოვება. ამგვარ გადაწყვეტილებას პროექტის ავტორი მაღალი ხარჯებით ხსნის. შესაბამისად, ამის შედეგად განადგურდება საძოვრების მნიშვნელოვანი ნაწილიც, ხოლო ნაწილი შექმნილი ფიზიკური ბარიერების გამო, მიუწვდომელი გახდება ადგილობრივების მსხვილფეხა პირუტყვისთვის. გაუარესებული ლანდშაფტის გამო, ზიანი ადგება ეკოტურიზმის სექტორს, რომელშიც აქტიურად არიან ჩართული ადგილობრივი მოსახლეობის წარმომადგენლები. ყოველივე ზემოთქმული გამოიწვევს მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის გაუარესებას. გზებისათვის ფერდობებზე ნიადაგის მოჭრა და გზების გასწვრივ დაგროვებული ფუჭი ქანები გამოიწვევენ გარეული ცხოველების ჰაბიტატების ფრაგმენტაციას.

### ალტერნატივების ანალიზი

თავი 4 „ალტერნატივების ანალიზი“ ფორმალურად არის მოცემული, შინაარსობრივად გაუმართავია და ვერც კანონმდებლობის მოთხოვნებს პასუხობს. არ არის განხილული ადგილმდებარეობისა და ტექნოლოგიური ალტერნატივები, რასაც მოითხოვს კანონმდებლობა (აღნიშნული ასევე მოთხოვნილია ამ პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებულ სატენდერო მოთხოვნებში). განხილულია მხოლოდ არქმედების ალტერნატივა, ისიც ძალზე არასრულყოფილად და ტენდენციურად. ნახსენებია ნეგატიური ფაქტორების ნაწილი, რომლებსაც არ ექნება ადგილი პროექტის განხორციელებლობის შემთხვევაში. თუმცა, იმის გამო, რომ გზმ ანგარიშში ეს ზეგავლენები არასრულყოფილად ან საერთოდ არ არის შეფასებული, არქმედების ალტერნატივა არასწორადაა წარმოჩენილი.

აღსანიშნავია, რომ სატენდერო დოკუმენტაციაში, რომლის მიხედვითაც გამარჯვებულად გამოვლინდა გზმ ანგარიშის შემსრულებელი კომპანია სს „იგ3“ ინსტიტუტი, განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობოდა ალტერნატივების შესწავლას. ტენდერის პირობების მიხედვით, ალტერნატივების ანალიზი უნდა გაკეთებულიყო როგორც დეტალური პროექტის მომზადებამდე, ისე გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესში. იქვე აღნიშნული იყო, რომ „გარემოზე ზემოქმედების შეფასება უნდა მოიცავდეს პროექტის განხორციელებადი ალტერნატივების სისტემატურ შედარებას (ადგილმდებარეობის, ტექნოლოგიის, პროექტირების და მუშაობის კუთხით), მათ შორის „პროექტით გაუთვალისწინებელ“ სცენარსაც. თითოეული ალტერნატივისთვის განხილული უნდა იყოს: პოტენციური ზემოქმედება; შემსუბუქების განხორციელებადობა; კაპიტალური და მიმდინარე ხარჯები; ადგილობრივ პირობებთან შესაბამისობა; ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე და კულტურულ მემკვიდრეობაზე ზემოქმედება“. წარმოდგენილი ანგარიში კი ვერ პასუხობს სატენდერო დავალებას.

ანგარიშში პროექტის დადებით მხარეებად აღნიშნულია, რომ „გზის ექსპლუატაცია მნიშვნელოვნად გაზრდის ხევსურეთის მაღალმთიანი სოფლების მაცხოვრებლებისთვის სატრანსპორტო გადაადგილების შესაძლებლობას“. აღნიშნული მტკიცება არ შეესაბამება სინამდვილეს. ჯუთა-როშკის დაგეგმილი გზა აერთებს ხევის სოფელ ჯუთას ხევსურეთის სოფელ როშკასთან, რასაც არანაირი კავშირი არ აქვს რაიონულ ცენტრთან კავშირის უზრუნველყოფასთან. აქ არის კარგად განვითარებული, პოპულარული ეკოტურისტული საფეხმავლო და საცხენოსნო ბილიკები, რომელთა მეშვეობითაც მნიშვნელოვან შემოსავალს იღებენ ადგილობრივი მაცხოვრებლები და ტურისტული კომპანიები. საავტომობილო გზის მშენებლობა გამოიწვევს ტურისტული პოტენციალის შემცირებას, მთის საძოვრების დეგრადაციას და მიმდებარე ტერიტორიის მიაყენებს ადგილობრივი მოსახლეობის შემოსავლებს. საავტომობილო გზების

დეპარტამენტისა და მისი კონტრაქტორის მიერ საავტომობილო გზის მშენებლობის წარმოჩენა, როგორც ტურისტული პოტენციალის ზრდის საშუალება, არავითარ კვლევასა და დასაბუთებას არ ემყარება. ადგილობრივი მოსახლეობა და რეგიონში მოქმედი ტურისტული კომპანიები, რომლებთანაც ჩვენ არაერთი შეხვედრა და ინტერვიუ გვქონდა, ადასტურებენ ამას. როგორც ჩანს, გზშ-ს მომზადებაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციებს საერთოდ არ გაუმართავთ შეხვედრები დაინტერესებულ მხარეებთან. სატენდერო განცხადებაში კი, რომლის საფუძველზეც შეირჩა კონსულტანტი, ნათლად იყო აღნიშნული, რომ შესწავლილი უნდა ყოფილიყო ადგილობრივ თემებთან დაკავშირებული სოციალურ-ეკონომიკური ასპექტები და ტურიზმის საკითხები.

ასევე, მცდარია გზშ-ში მოცემული მტკიცება იმის თაობაზე, რომ „პროექტის განხორციელების პროცესში შეიქმნება რეგიონისთვის მნიშვნელოვანი რაოდენობის მაღალანაზღაურებადი დროებითი სამუშაო ადგილები“. პროექტის მიხედვით, ის მაქსიმუმ 9 თვეს გასტანს. ასევე, ცხადია, რომ მაღალანაზღაურებადი სამსახური მხოლოდ საქმიანობის განმახორციელებელი კომპანიის მაღალი თანამდებობის პირებისთვის იქნება და არა ადგილობრივი მოსახლეობისათვის.

ამრიგად, ანგარიშში მოყვანილი დასკვნა, რომ „არქმედების ვარიანტი უარყოფით ქმედებათა ნიშნის მატარებელია და შესაბამისად მიუღებელია“, არ შეეფერება სინამდვილეს. სინამდვილეში, ამ პროექტის არქმედების ალტერნატივა არის ყველაზე მომგებიანი: გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით, ეს ნიშნავს რომ რეგიონის გამორჩეული ბიომრავალფეროვნება - ხელუხლებელი ლანდშაფტები, იშვიათი და საფრთხის წინაშე მყოფი სახეობის ჰაბიტატები, არსებული და პოტენციური დაცული ტერიტორიები და ზურმუხტის ქსელის საიტები აღარ განიცდიან გზის გაყვანის სამუშაოებისა და ფუნქციონირების შედეგად დეგრადაციას; გაგრძელდება ჯერ კიდევ განვითარებადი და ეკონომიკური თვალსაზრისით ყველაზე მომგებიანი სეგმენტის - ეკოტურიზმის განვითარება; შენარჩუნდება ალპური საძოვრები; თავიდან იქნება აცილებული გარემოს დაბინძურება საყოფაცხოვრებო და სამშენებლო ნარჩენებით, ჰაერის დაბინძურება ავტოტრანსპორტის გამონაბოლქვით და სხვ. ძალზე მნიშვნელოვანია, რომ პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, იზრდება პოლიტიკური რისკები, ვინაიდან რუსეთის სამხედრო ძალებისათვის ლარსის გავლით ადვილად ხელმისაწვდომი ხდება აქამდე მიუვალი ადგილები - პანკისის ხეობის, პირიქითა ხევსურეთისა და თუშეთის ჩათვლით. აქვე უნდა გავიხსენოთ, რომ კოდორის ხეობა რუსეთმა მხოლოდ იმის ხარჯზე დაიპყრო, რომ მანამდე მიუწვდომელ ხეობაში ხაიში-ჭუბერის გავლით საავტომობილო გზა შეიყვანეს.

### **ფონური მდგომარეობის აღწერა**

თავი „5.1 სოციალურ-ეკონომიკური გარემო“ სიტყვა-სიტყვით არის გადაწერილი „კარკუჩა-ჯუთას“ შემაერთებული გზის გზშ-დან. ამასთანავე, შესრულებულია უაღრესად არაპროფესიონალურად, მოკლე ტექსტი, რომელშიც უამრავი ტერმინოლოგიური შეცდომაა, არანაირი ღირებული ინფორმაციის მატარებელი არ არის. საერთოდ არ არის ნახსენები ხევსურეთი და ფშავ-ხევსურეთის ეროვნული პარკი.

ქვეთავი 5.2.1. „კლიმატი და მეტეოროლოგიური პირობები“, ასევე, „კარკუჩა-ჯუთას“ შემაერთებული გზის გზშ-დან არის უცვლელად გადაწერილი.

ქვეთავი „5.2.2.1. გეომორფოლოგია, გეოლოგიური აგებულება და სეისმიურობა, ჰიდროლოგია“ სიტყვა-სიტყვითაა გადაწერილი „კარკუჩა-ჯუთას“ შემაერთებული გზის გზშ-დან. თუ წინა თავებში მხოლოდ თეორიულ ნაწილებს მოიცავს და „გადაწერა“ არც ისე სერიოზულ პრობლემად შეიძლება

წარმოგვიდგინონ ავტორებმა, ამ თავში საუბარია იმაზე, რომ სარეაბილიტაციო გზის მონაკვეთებზე გარკვეული კვლევებია ჩატარებული - შურფირება და გრუნტის ლაბორატორიული კვლევები. სინამდვილეში, საქმე გვაქვს სიყალბესთან და ეჭვს გამოვთქვამთ, რომ ამგვარი კვლევა არც „როშკა-ჯუთას“ და არც ამ პროექტის სხვა მონაკვეთის გზშ-ს მომზადებისას არ ჩატარებულა.

ქვეთავი „ჰიდროლოგიური კვლევა“ ასევე ამოჭრილია „კარკუჩა-ჯუთას“ შემაერთებული გზის გზშ-დან, შესაბამისად საერთოდ არ მოიცავს არც ხევსურეთის ნაწილს და ხევის (ყაზბეგის რაიონის) იმ ნაწილს, სადაც ჯუთა-როშკას გზამ უნდა გაიაროს.

ქვეთავი „ჰიდრაულიკური დაანგარიშება“ იდენტურია ანალოგიური ქვეთავისა „კარკუჩა-ჯუთას“ შემაერთებული გზის გზშ-დან, რაც იძლევა საფუძველს, ეჭვი შევიტანოთ მის ღირებულებაში და მოცემული რაოდენობრივი გაანგარიშებების მართებულობაში.

ქვეთავები 5.2.3 „ბიოლოგიური გარემო“ და 5.2.3.1 „ფლორა“, ასევე, მთლიანად გადმოწერილია „კარკუჩა-ჯუთას“ გზის გზშ-დან, სადაც ძალზე არასრულყოფილი სახით მხოლოდ ხევის ნაწილია აღწერილი. ამასთანავე, გზშ ავტორებს და საავტომობილო გზების დეპარტამენტს „გაეპარათ“ ტექსტი, სადაც საუბარია იმაზე, რომ „კარკუჩა-ჯუთა+4 კმ მშენებარე გზის მოცემული მონაკვეთი მდებარეობს სსიპ დაცული ტერიტორიების სააგენტოს, ყაზბეგის ეროვნული პარკის დაქვემდებარებულ ტერიტორიაზე №45 კვარტლებში, ფართობით 4961 მ<sup>2</sup>“. საუბარია ჩატარებულ საველე სამუშაოებზე და სატაქსაციო აღრიცხვებზე, რაც ასევე ტოვებს სიყალბის შთაბეჭდილებას.

ქვეთავი 5.2.3.2 „ფაუნა“ ასევე გადმოწერილია კარკუჩა-ჯუთას მონაკვეთის გზშ-დან და საუბარია თერგის ხეობაზე და ყაზბეგის რაიონზე. ამასთანავე, ანგარიშში დასახელებულია მხოლოდ ცხოველთა ტრივიალური სახეობები, რათა წამკითხველს დარჩეს შთაბეჭდილება, რომ რეგიონის ბიომრავალფეროვნება არ არის ღირებული. მორიგ სიყალბესთან გვაქვს საქმე, როდესაც საუბარია, თითქოს წარმოებდა რამდენიმე ეტაპიანი მონიტორინგი, რომლის დროსაც „საპროექტო არეალში მსხვილი ძუძუმწოვრები და საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი სახეობები არ ყოფილა დაფიქსირებული“. საველე გასვლები რომ ჩატარებულიყო კიდეც და მსხვილი ძუძუმწოვრები და საფრთხის წინაშე სახეობები ვერ ენახათ, ეს არ ნიშნავს, რომ იქ ისინი არ ბინადრობენ. „წითელ ნუსხაში“ სწორედ იმიტომ არიან შეტანილი სახეობები, რომ მცირერიცხოვანი პოპულაციებით არიან წარმოდგენილი და მათი ნახვა სირთულეს წარმოადგენს.

ქვეთავში 5.2.3.3 „დაცული ტერიტორიები და ზურმუხტის ქსელი“ ასევე საუბარია ყაზბეგის რაიონზე და „ტრადიციულად“, კოპირებულია კარკუჩა-ჯუთას მონაკვეთის გზშ-დან. საერთოდ არ არის განხილული ფშავ-ხევსურეთის ეროვნული პარკი, დაგეგმილი პირაქეთა ხევსურეთის დაცული ლანდშაფტი<sup>1</sup>, ზურმუხტის ქსელის საიტები და ფრინველთათვის სპეციალური დაცული ტერიტორიები (SPA 08 ხევსურეთი-თუშეთი და SPA 09 ხევი<sup>2</sup>). ეს ქვეთავი, ისევე როგორც მისი ანალოგიური კარკუჩა-ჯუთას მონაკვეთის გზშ-ში, ძალზე დაბალ დონეზეა მომზადებული, არ პასუხობს მისსავე სათაურს და მთლიანად წარმოადგენს „ტყითსარგებლობის წესის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის დადგენილებიდან კოპირებული ტექსტს. რამდენიმე მცირე ქვეთავი „საქართველოს წითელი ნუსხის

<sup>1</sup> პროექტი ხორციელდება გერმანიის რეკონსტრუქციის ბანკის (KfW) დაფინანსებით

<sup>2</sup> იხ. <http://aves.biodiversity-georgia.net/>

მცენარეები“, „რელიქტური და ენდემური სახეობები“, „ფაუნა“, „ენდემური სახეობები“ „ზურმუხტის ქსელი“ - სიტყვა-სიტყვით არის გადმოწერილი კარკუჩა-ჯუთას მონაკვეთის გზშ-დან.

ამასთანავე, საჯარო განხილვებისთვის გავრცელებულ დოკუმენტში, რომელიც განთავსებულია გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს ვებ-გვერდზე, ამ ქვეთავების მთელი აზრები არ იკითხება, რაც მიუთითებს პროექტის წარმდგენის - საავტომობილო გზების დეპარტამენტის უპასუხისმგებლობასა და საქმისადმი გულგრილ, ფორმალურ დამოკიდებულებაზე.

გზშ ანგარიშში საერთოდ არ არის განხილული ბიომრავალფეროვნების ძალზე მნიშვნელოვანი საფრთხე - სამანქანო მიმოსვლის შედეგად ბრაკონიერობის გახშირება.

### **გარემოზე ზემოქმედების შეფასება, შემარბილებელი ღონისძიებები და გარემოსდაცვითი მონიტორინგი**

აღწერილობით ნაწილში პროექტით განსაზღვრული რეგიონის არც ფიზიკური, არც ბიოლოგიური და არც კულტურული გარემო არ არის აღწერილი. შესაბამისად, შეუძლებელია საქმიანობის ზეგავლენის შემოწმება, შემარბილებელი ღონისძიებებისა და მონიტორინგის დაგეგმვა და განხორციელება. ამდენად, გზშ-ს ამ ნაწილის (თავები 6, 7, 8, 9, 10, ასევე 11 – „დასკვნები და რეკომენდაციები“) ხარისხის შეფასება აზრს მოკლებულია. თუმცა, არ შეიძლება არ აღინიშნოს, რომ ყველა ეს თავი არანაირ კავშირში არ არის ჯუთა-როშკას საავტომობილო გზის მშენებლობასთან, ამ მშენებლობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასებასა და ამ ზემოქმედების შემარბილებელ და საკომპენსაციო ღონისძიებებთან, ვინაიდან, თითქმის უცვლელად არის გადაწერილი რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ ანგარიშიდან. ეს უკანასკნელი მომზადებულია კომპანია „გამას“ მიერ, მუნიციპალური განვითარების ფონდის შეკვეთით.

ქვეთავი 6.1. „გზშ-ს მეთოდოლოგიის ზოგადი პრინციპები“ - მთლიანად, სიტყვა-სიტყვით გადაწერილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ ანგარიშიდან.

ქვეთავში 6.5 მოცემულია „ზემოქმედება ზედაპირულ წყლებზე“, თუმცა გაუგებარია, რომელი მდინარეები და ხეობები იგულისხმება, ვინაიდან აღწერილობით ნაწილში ყაზბეგის რაიონის კარკუჩა-ჯუთას მონაკვეთზეა საუბარი. ამასთანავე, ეს თავი მთლიანად, სიტყვა-სიტყვით გადაწერილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ ანგარიშიდან, ქვეთავების ნუმერაციაც კი არ არის შეცვლილი.

ქვეთავი 6.6 „ზემოქმედება მიწისქვეშა/გრუნტის წყლებზე“, ასევე, მთლიანად, სიტყვა-სიტყვით გადაწერილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ ანგარიშიდან; ასევე, ქვეთავების ნუმერაციის შეუცვლელად.

ქვეთავი 6.6 „ზემოქმედება მიწისქვეშა/გრუნტის წყლებზე“ მთავრდება მე-80 გვერდზე, რასაც მოსდევს ქვეთავი 6.7. „საშიში გეოლოგიური პროცესების განვითარების რისკების შეფასება“, რომელიც რატომღაც იწყება 103-ე გვერდიდან. საქმე ისაა, რომ სხვა თავების მსგავსად, ეს ქვეთავიც გადმოტანილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ ანგარიშიდან, თანაც ისე, რომ გვერდების ნუმერაციაც კი არ არის შეცვლილი (ამავე სათაურის მქონე ქვეთავი რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ-ში სწორედ 103-ე გვერდზე იწყება).

6.8 „კატასტროფული მოვლენების განვითარების რისკების შეფასება“ ასევე აღებულია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ-ს ანალოგიური სახელწოდების ქვეთავიდან; თუმცა, უფრო „ჭკვიანურად“: წაშლილია სამი აბზაცი, რომელშიც ნახსენებია არხოტი და მდინარე ასა.

თავი 6.9. „ვიზუალურ-ლანდშაფტური ზემოქმედება“ მთლიანად, გადაწერილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის პროექტის გზშ-დან, ქვეთავების ნუმერაციის შეუცვლელად.

ქვეთავში 6.10. „ზემოქმედება ბიოლოგიურ გარემოზე“ აღნიშნულია, რომ „გზის დერეფნის უმეტესი ნაწილი გადის ხშირი ტყით დაფარულ ტერიტორიებზე და სამშენებლო სამუშაოების შესრულების პროცესში მოსალოდნელია ბიოლოგიურ გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება“. პროექტის ზემოქმედება ეკოსისტემებზე მართლაც ძლიერი იქნება, თუმცა არანაირი ხშირი ტყე აქ არ არის. საქმე ისაა, რომ ეს ნაწილიც „მოპარულია“ რომკა-ახიელის გზშ-დან. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ არც არხოტში არ გადის გზის უმეტესი ნაწილი ხშირი ტყით დაფარულ ტერიტორიაზე. 6.10 ქვეთავის ყველა სხვა ნაწილიც აღებულია რომკა-ახიელის გზშ ანგარიშიდან, თუმცა ამოჭრილია ის აბზაციები, სადაც ნახსენებია არხოტთან დაკავშირებული გეოგრაფიული დასახელებები ან ფლორისა და ფაუნის სახეობები (თუმცა სანაცვლოდ არაფერი წერია).

ქვეთავი 6.11 „ნარჩენების წარმოქმნით და გავრცელებით მოსალოდნელი ზემოქმედება“ - ასევე გადმოწერილია რომკა-ახიელის გზშ-დან, თანაც ისე, რომ არც ნარჩენების რაოდენობაა შეცვლილი და არც ორთოგრაფიული შეცდომები გასწორებული.

ქვეთავში 6.12 „ზემოქმედება კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლებზე ზემოქმედების დახასიათება“ აღნიშნულია, რომ „ხილული ისტორიულ-კულტურული ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება“. ეს პატარა ქვეთავიც ასევე სიტყვა-სიტყვით გადმოწერილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის გზშ-ს ანგარიშის ქვეთავიდან „6.12 ზემოქმედება კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლებზე“.

საერთოდ არ არის განხილული ამ რეგიონისთვის დამახასიათებელი წმინდა ადგილების (ხატების) არსებობა. მსგავსი უპასუხისმგებლობით შესრულებული გზშ-ს შედეგად, რომკა-ახიელის გზამ დააზიანა ხატის ადგილი სოფელ ახიელში, რაც დღემდე ადგილობრივი მოსახლეობის დიდ უკმაყოფილებას იწვევს. მოსალოდნელია, რომ საქმიანობის ამგვარად წარმართვის შემთხვევაში იგივე განმეორდება, ვინაიდან ავტორებს არ აქვთ შესწავლილი კულტურული თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი ადგილები. სულ მცირე, ანგარიშში მოხსენიებული უნდა ყოფილიყო შემდეგი ძეგლები და მათზე შესაძლო ზემოქმედება შეფასებული ყოფილიყო: სოფ. რომკა, ციხე-სახლი (ქვიტკირი), გვიანი შუა საუკუნეები; სოფ. რომკა, დიდგორის წმინდა გიორგის ჯვარი, გვიანი შუა საუკუნეები. კომპლექსი (ხატის დარბაზი, საქვაბე, საზარე და სასანთლე კოშკი); სოფ. რომკა, მთავარანგელოზის ჯვარი, გვიანი შუა საუკუნეები. კომპლექსი (დარბაზი, ბეღელი, ორი სასანთლე კოშკი, საზარე და საბრძოლო კოშკი); სოფ. რომკა, ეკლესია, XIX საუკუნე.

ასევე უცვლელად და გაუაზრებლად არის გადმოწერილი რომკა-ახიელის გზშ ანგარიშიდან ქვეთავი 6.13 „ზემოქმედება სოციალურ-ეკონომიკურ გარემოზე. ჯანმრთელობა და უსაფრთხოება“.



ანგარიშის თანახმად („ზემოქმედება მიწის საკუთრებასა და გამოყენებაზე“), „დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელებისთვის შერჩეული ტერიტორიები მთლიანად სახელმწიფო საკუთრებაშია. შესაბამისად, თემის ან მოსახლეობის კერძო საკუთრების მიწებზე ან ქონებაზე ნეგატიური ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის“. არ არის გათვალისწინებული, რომ ხევშიც და ხევსურეთშიც დიდი მნიშვნელობა აქვს ტრადიციულ საკუთრებას და საპროექტო ტერიტორიის დიდი ნაწილი თემების ტრადიციულ საკუთრებას წარმოადგენს, რომელსაც სათიბ-სამოვრებად იყენებენ. ასევე აქ არის ადგილობრივი თემებისთვის საკრალური ადგილები, სადაც შესვლა და რაიმე საქმიანობა ადათ-წესებით მკაცრად იკრძალება. აქედან გამომდინარე, ამ ტერიტორიებს მნიშვნელოვანი როლი აკისრიათ როგორც სოციალურ-ეკონომიკური, ისე თემების ტრადიციების შენარჩუნების თვალსაზრისით. ამრიგად, პროექტის განხორციელება უცილობლად იქონიებს უარყოფით ზეგავლენას ადგილობრივ მოსახლეობაზე. სატენდერო დოკუმენტაციის მიხედვით, კონსულტანტი ვალდებული იყო შეესწავლა პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მოქცეულ ტერიტორიაზე თითოეული მიწის ნაკვეთის სტატუსი; მათ შორის არა მხოლოდ საჯარო რეესტრში რეგისტრირებული, არამედ, არარეგისტრირებული ლეგალიზებადი და არარეგისტრირებული არალეგალიზებადი ნაკვეთები. გზმ ანგარიშის მომზადებისას კონსულტანტს უნდა შეესწავლა მოსახლეობა, თემები, დემოგრაფიული მონაცემები, მიწათსარგებლობა, მიწის საკუთრება და ფლობა; ჩაეტარებინა კვლევა, რომელიც მოიცავდა მიწათსარგებლობისა და საკუთრების, არქეოლოგიისა და კულტურული მემკვიდრეობის საკითხებს, შეექმნა ამ ელემენტების ამსახველი რუკები. საჭირო იყო სოციალურ-ეკონომიკური კვლევების განხორციელებაც, რადგან არ არსებობს ბოლოდროინდელი ინფორმაცია.

თავები: მე-7 „გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმა“, მე-8 „გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა“ და მე-9 „გზის მშენებლობის პროცესში მოსალოდნელ ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა“ უცვლელად არის გადმოტანილი რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის გზმ-დან, მხოლოდ ზოგიერთი ქვეთავის ნუმერაციაა შეცვლილი ან საერთოდ წაშლილი.

თავი 10. „საზოგადოების ინფორმირება და საზოგადოებრივი აზრის შესწავლა“ - ასევე, რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის გზმ ანგარიშიდან არის უცვლელად აღებული, გამოტოვებულია მხოლოდ მისი ბოლო აბზაცები, სადაც მითითებული იყო რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის გზმ ანგარიშის გამოქვეყნებისა და მისი საჯარო განხილვის ჩატარების თარიღები და მისამართები.

თავი 11. „დასკვნები და რეკომენდაციები“ - თითქმის მთლიანად გადაწერილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის გზმ ანგარიშიდან (9-დან 7 დასკვნა). ასევე, გადაწერილია ქვეთავი „საქმიანობის განხორციელების პროცესში განსახორციელებელი ძირითადი გარემოსდაცვითი ღონისძიებები - უცვლელად არის გადმოტანილი შვიდიდან ექვსი პუნქტი (გამოტოვებულია მხოლოდ პუნქტი გზის დერეფნის გამწვანების სამუშაოების გათვალისწინებასთან დაკავშირებით)

თავი 12. „გამოყენებული ლიტერატურა“ - მთლიანად გადმოტანილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის გზმ ანგარიშიდან, სადაც ასევე არასრულყოფილი სახით იყო წარმოდგენილი.

„დანართი 1 . გზის მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის გეგმა“, იგივე თავი 13 - მთლიანად გადმოტანილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის გზმ ანგარიშიდან.

ამრიგად, რომკა-ჯუთას საავტომობილო გზის გზშ ანგარიში შესრულებულია ძალზე დაბალ დონეზე, რომელიც არანაირ კვლევას არ ეფუძნება და წარმოადგენს სხვადასხვა დროს, სხვადასხვა ორგანიზაციის მიერ შესრულებული გზშ ანგარიშების ნაზავს. შეჯამების სახით, რომკა-ჯუთას საავტომობილო გზის გზშ ანგარიშის შესახებ, უნდა აღინიშნოს შემდეგი:

- წარმოდგენილ გზშ ანგარიშში პროექტის საჭიროება დასაბუთებული არ არის.
- პროექტთან დაკავშირებული საკითხების სამართლებრივი მიმოხილვა გაუმართავია და ეწინააღმდეგება მოქმედ კანონმდებლობას.
- პროექტის განხორციელების ალტერნატივები საერთოდ არ არის განხილული; მოცემულია მხოლოდ არქმედების ალტერნატივა, მაგრამ ტენდენციურად და არასწორი დასკვნაა გამოტანილი. ალტერნატივების განხილვა სავალდებულოა როგორც გზშ-თან დაკავშირებული კანონმდებლობით, ისე აღნიშნული პროექტის სატენდერო დოკუმენტაციის თანახმად.
- დაგეგმილი საქმიანობის აღწერა არასრულყოფილია, მნიშვნელოვანი ნაწილი უკავია კარკუჩა-ჯუთას საავტომობილო გზის პროექტის მიმოხილვას; გამოტოვებულია მნიშვნელოვანი საკითხები, როგორცაა სამშენებლო ბაზებისა და ბანაკების მშენებლობა, კარიერები და სხვ.
- საპროექტო ტერიტორიის ფონური მდგომარეობა პრაქტიკულად არ არის აღწერილი; ძირითადად, გადმოწერილია კარკუჩა-ჯუთას საავტომობილო გზის მშენებლობის გზშ ანგარიშიდან და განხილულია ყაზბეგის რაიონის ის ნაწილი, რომელიც შედის არა ჯუთა-როშკას, არამედ კარკუჩა-ჯუთას საავტომობილო გზის პროექტში; საერთოდ არაფერია ნათქვამი არსებულ და დაგეგმილ დაცულ ტერიტორიებსა და ზურმუხტის ქსელის საიტებზე.
- გზშ-ს თავები „გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმა“, „გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა“, „გზის მშენებლობის პროცესში მოსალოდნელ ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა“, „საზოგადოების ინფორმირება და საზოგადოებრივი აზრის შესწავლა“, „დასკვნები და რეკომენდაციები“ „გამოყენებული ლიტერატურა“ და დანართი 1 („გზის მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის გეგმა“) - პრაქტიკულად უცვლელად არის გადმოტანილია რომკა-ახიელის საავტომობილო გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის გზშ ანგარიშიდან, რომელიც მომზადებულია კომპანია „გამას“ მიერ 2015 წელს მუნიციპალური განვითარების ფონდის შეკვეთით.