

ჩრდილოეთ-სამხრეთ დერეფნის (ქვეშეთი – კობის მონაკვეთის) გზის პროექტი:

პრობლემური საკითხები

17 ივლისი, 2019



ხადის ხეობა

შესავალი

აზიის განვითარების ბანკისა (ADB)¹ და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD)² ჩრდილოეთ-სამხრეთ დერეფნის პროექტი მიზნად ისახავს საგზაო ინფრასტრუქტურის ხელმისაწვდომობისა და უსაფრთხოების გაზრდას, ტრანზიტული ტვირთების მიმოსვლის ხელშეწყობას და ტურიზმის პოტენციალის გაზრდას რეგიონში. პროექტი, ასევე, მოიაზრებს საგზაო დეპარტამენტისა და ტექნიკური უნივერსიტეტის შესაძლებლობების გაზრდას რთული ხიდებისა და გვირაბების აშენების, ფუნქციონირებისა და შენარჩუნების კუთხით.

პროექტის მიხედვით, დერეფნის კობი-ქვეშეთის მონაკვეთი წარმოადგენს მნიშვნელოვან სატრანსპორტო ღერძს ტვირთის მოძრაობისთვის რუსეთს, ბელარუსსა და უკრაინას, მეორე მხრივ, საქართველოს, სომხეთს, აზერბაიჯანს, ირანს, თურქეთსა და სხვა ქვეყნებს შორის.

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

¹ ADB, North-South Corridor (Kvesheti-Kobi) Road Project, <https://bit.ly/2KcS4uM>
² EBRD, North-South Corridor (Kvesheti-Kobi) Road Project, <https://bit.ly/2Xga4e8>

პროექტით გათვალისწინებულია დაახლოებით 23 კმ სიგრძის გზის მშენებლობა. გზის ამ მონაკვეთზე აშენდება 5 გვირაბი, რომელთა ჯამური სიგრძე 11.4 კმ-ს შეადგენს. მათგან ყველაზე გრძელი იქნება დაახლოებით 9 კმ სიგრძის გვირაბი, ხოლო დანარჩენი - შედარებით მცირე ზომის (1541 მ, 194 მ, 388 მ და 299 მ). აღნიშნული მონაკვეთი, ასევე, მოიცავს 6 ხიდის მშენებლობას, რომელთა ჯამური სიგრძე 2 კმ-ია. მათგან, ერთი იქნება 426 მ სიგრძისა და 166 მ სიმაღლის თაღოვანი ხიდი, რომელსაც მოჰყვება გრძელი - 435 მ სიგრძის და შედარებით მცირე (322 მ, 218 მ, 148 მ და 28 მ) ხიდი.³ პროექტის განმახორციელებელია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.⁴

პროექტის მთლიანი ღირებულება 550 მლნ. ა.შ.შ დოლარამდეა, საიდანაც ADB-ი განიხილავს 350 მლნ. ა.შ.შ დოლარის ოდენობის, ხოლო EBRD-ი 50 მლნ. ა.შ.შ დოლარის ოდენობის სესხის გამოყოფის საკითხს. დარჩენილ 150 მლნ. ა.შ.შ დოლარს უზრუნველყოფს საქართველოს მთავრობა, რითაც დაიფარება პროექტთან დაკავშირებული გადასახადები, ფინანსური გადარიცხვები, მიწების შესყიდვის, მოსახლეობის გადასახლებისა და სხვა საჭირო ხარჯები. ამა წლის აპრილში გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის ბრძანებით დამტკიცდა პროექტის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება. ამჟამად, საგზაო დეპარტამენტის ცნობით, მიმდინარეობს პროექტის განმახორციელებელი კომპანი(ებ)ის შერჩევის პროცესი⁵.

მდგრადი სატრანსპორტო პოლიტიკის არარსებობა

პროექტის დოკუმენტების მიხედვით, პროექტის მიზანია შეამსუბუქოს რეგიონში არსებული სიტუაცია - გააუმჯობესოს გზის ტექნიკური მდგომარეობა, საცობებისა და ჰაერის დაბინძურების არიდების ჩათვლით, თავიდან აიცილოს გეოლოგიური და უამინდობით გამოწვეული საფრთხეები (ზვავები, დიდთოვლობა), გაზარდოს ადგილობრივი დასახლებების მისადგომობა/მისაწვდომობა და ხელი შეუწყოს ადგილობრივი ტურიზმის განვითარებას. თუმცა, გზის შემოთავაზებული დაგეგმარება არ ემყარება საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის განვითარების პრობლემების იდენტიფიცირება-ანალიზს და ეფუძნება მხოლოდ ტექნიკურ გადაწყვეტილებებს, რამაც გრძელვადიან პერსპექტივაში შეიძლება სიტუაცია მხოლოდ გააუარესოს.

პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზშ-ის) ანგარიშის მიხედვით, არსებული გზა შეუსაბამოა ტრანსპორტის ამჟამინდელი ნაკადისთვის (3 000 – 4 000 ძრავი დღეში). არსებულ გზაზე მოძრავი ავტომანქანების 35% შეფერხებულად მოძრაობს. ამასთან, მთავრობა გამოთქვამს იმედს, რომ ტრანსპორტის ნაკადი გაორმაგდება მომდევნო დეკადის განმავლობაში. აღსანიშნავია, რომ ამ გზაზე არსებული ტრანსპორტის, სულ მცირე, მესამედი ნაწილი რუსეთისკენ მიმავალი სატვირთო მანქანებია. სატვირთოების უზარმაზარი რაოდენობა არა მხოლოდ ჰაერის დაბინძურებას იწვევს, ასევე, საფრთხეს უქმნის მსუბუქ ავტომობილებს.

საინტერესოა, როგორ და რამდენად გააუმჯობესებს შემოთავაზებული პროექტი არსებულ სიტუაციას? ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანზე შექმნილი პრობლემები - საცობები, ჰაერის დაბინძურებასთან და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პრობლემები, გამოწვეულია რუსეთის მიმართულებით ტვირთების გატარების ზრდასთან მიმდებარე ქვეყნებიდან და იმ ფაქტით, რომ რუსეთის საბაჟო დილის 9.00 საათიდან - 18.00 საათამდე მუშაობს და, შესაბამისად, დიდი მოცულობის მანქანების განბაჟება წელა ხდება. ახალი გზის მშენებლობა გაზრდის საქართველოს მონაკვეთზე ტვირთგამავლობას, თუმცა მას

³ შენიშვნა: საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის ბრძანების N2-354-ის მიხედვით გვირაბებისა და ხიდების მოწყობაში შესულია მცირედი ცვლილებები, <https://bit.ly/2FQhhHE>

⁴ საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, პროექტის დოკუმენტები, <https://bit.ly/2MJEMYV>

⁵ საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქვემეთი-კობის გვირაბის მშენებლობისთვის სატენდერო წინადადებები გაიხსნა, <https://bit.ly/2Ki9XbA>

არანაირი ზემოქმედება არ ექნება რუსეთის საბაჟოს მუშაობაზე. შესაბამისად, მხოლოდ გზის რეაბილიტაცია-მშენებლობა არსებულ სიტუაციას ვერ გააჯანსაღებს.

ამასთან, აღსანიშნავია, რომ საქართველოს სასაზღვრო გადასახადი საქართველოში ტრანზიტული ტრანსპორტისთვის დაბალია. ADB-ის მიერ განხორციელებული საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის შეფასების კვლევის მიხედვით⁶, სატვირთოები, რომლებიც კვეთენ საქართველოს, თითოეული სატრანზიტო გადაზიდვის დროს 200 ა.შ.შ დოლარის ოდენობის ზიანს აყენებენ საგზაო ინფრასტრუქტურას, ხოლო არსებული გადასახადი (120 დოლარი) მიყენებული ზიანის მხოლოდ 60%-ს ფარავს. გამოდის, რომ საქართველოს მთავრობა, ერთი მხრივ, ახალისებს გზაზე მძიმე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობას საბაზრო ფასზე დაბალი საფასურის შეთავაზებით, ხოლო მეორე მხრივ, ის გზების მშენებლობისთვის სუბსიდირებას ეწევა სახელმწიფო სახსრების გაღებით, ყოველგვარი ხელშესახები საჯარო სარგებლის გარეშე. ჩნდება კითხვები საპროექტო გზის ეკონომიკური ეფექტიანობის კუთხით - თუ რამდენად მომგებიანია, ეკონომიკური თვალსაზრისით, სახელმწიფოსთვის ამ ოდენობის სესხის ინვესტირება გზის ამ მონაკვეთისთვის?

ამასთან, პროექტით გათვალისწინებული გზის ექსპლუატაციის შემთხვევაში, საჭირო იქნება გუდაურის გავლით არსებული გზის შენახვა, რაც ფინანსურ სახსრებს მოითხოვს. მეტიც, ვინაიდან, კობი-ქვეშეთის ახალი გზა არ გაივლის გუდაურს, საჭირო იქნება მისი დამაკავშირებელი ახალი გზის მშენებლობა, რომლის შესახებ ნახსენებია გზმ-ის დოკუმენტშიც. გუდაურის დამაკავშირებელი ახალი გზის მშენებლობა თავისთავად მოითხოვს ახალ ინვესტიციას და გამოიწვევს ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედებას.

შეთავაზებული გზის ალტერნატივები

საპროექტო გზის ალტერნატივები სათანადოდ არ არის წარმოდგენილი ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში. მთავარი ალტერნატივა, რომელიც მოიცავდა არსებული გზის გაუმჯობესებას ეკონომიკური პოლიტიკის ინსტრუმენტებთან ერთად, რაც შეამცირებდა მძიმე ტვირთის მოძრაობას საქართველოს მაღალმთიან არეალზე, არ ყოფილა წარმოდგენილი. შეფასების ანგარიშში არ განიხილავს სატვირთო ნაკადის რკინიგზის მეშვეობით გადატანის უპირატესობებს, რაც, რასაკვირველია, შეამცირებდა როგორც გარემოს დაზიანებებს და გაზრდიდა გზის უსაფრთხოებას.

პროექტის მიზანშეწონილობის კვლევა (Feasibility study), რომელიც პროექტის დოკუმენტების მიხედვით, მსოფლიო ბანკის მხარდაჭერით მომზადდა, საჯაროდ ხელმისაწვდომი არ არის. ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივამ“ კვლევის დოკუმენტის მიწოდების თაობაზე საქართველოს გზების დეპარტამენტიდან უარი მიიღო კონფიდენციალობის მიზეზით.

არსებულ გზასთან დაკავშირებით გზმ-ში ნათქვამია, რომ „საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის მოთხოვნის შესაბამისად, სადაც ამისი საშუალება არსებობს, ასეთი ტიპის მაგისტრალი დასახლებულ პუნქტზე არ უნდა გადიოდეს“. თუმცა, არსებული გზა კვეთს მხოლოდ გუდაურს, რომელიც ტრადიციული ტიპის დასახლება არ არის. საპროექტო გზა კი ზოგიერთ მონაკვეთზე დასახლებულ პუნქტებს უახლოვდება (მაგ., სოფელ წკერესთან 213 მ დაშორებით მოეწყობა გვირაბის შესასვლელი). ექსპერტების მოსაზრებების მიხედვით, შესაძლებელია არსებული გზის რეაბილიტაცია და მისი ხარვეზების აღმოფხვრა, რაც უფრო მომგებიანი იქნება როგორც ფინანსური კუთხით, ასევე,

⁶ ADB, 2014, Georgia Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map, <https://bit.ly/2IcOI99>

შემოთავაზებულ პროექტთან შედარებით ის ნაკლებ რისკს შეიცავს გარემოზე ზემოქმედების, სოციალური და გეოლოგიური რისკების თვალსაზრით.⁷

პროექტის გავლენა გარემოსა და ბიომრავალფეროვნებაზე

პროექტის გზმ უგულვებელყოფს, რომ პროექტს ექნება მნიშვნელოვანი ზეგავლენა ბიომრავალფეროვნებასა და ზოგადად, გარემოზე. გზმ-ის მიხედვით, არსებული გზის რეაბილიტაცია უარყოფილი იქნა დაგეგმვის საწყის ეტაპზევე, ვინაიდან, მას აქვს მაღალი ზემოქმედება მიმდებარე ყაზბეგის ეროვნულ პარკზე. ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ არსებული გზა არ კვეთს ყაზბეგის ეროვნულ პარკს, მაშინ, როცა შემოთავაზებული ახალი გზის მარშრუტი არამარტო გადაკვეთს მას 240 მეტრის მონაკვეთზე, ასევე, გაივლის ზურმუხტოვანი ქსელის ტერიტორიებზე, რომ აღარაფერი ითქვას გაზრდილ დაბინძურებაზე ხეობის გავლით სატრანსპორტო ნაკადების გამო.

პროექტის გზმ სათანადოდ არ აფასებს დაგეგმილი გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის რეგიონის ფლორასა და ფაუნაზე ზემოქმედების ხარისხს. ფრინველებზე დამკვირვებელი საერთაშორისო ქსელის პარტნიორი ორგანიზაციის - „საბუკოს“ თანახმად, მოცემული საბაზისო ინფორმაციაც კი შეცდომაში შემყვანია, რადგან გზმ-ში ნათქვამია, რომ რეგიონში არსებული ფრინველების სახეობების უმრავლესობა მთელ საქართველოშია გავრცელებული და მათ გადაშენების საფრთხე არ ემუქრებათ. ნათქვამია ისიც, რომ რეგიონში ფრინველების მხოლოდ მცირე სახეობებია წარმოდგენილი. რეალურად კი, გზმ-ში წარმოდგენილი სახეობების საკმაოდ მცირე ჩამონათვალიდან 6 სახეობა საქართველოს წითელ ნუსხაშია შეტანილი და 2 მათგანი IUCN-ის წითელ ნუსხაშია - როგორც გადაშენების პირას მყოფი (კავკასიური როჭო და ბატკანძერა). ასევე, ფასკუნჯი, რომელი სახეობაც მსოფლიო მასშტაბით კონსერვაციას საჭიროებს და რომლის ჰაბიტატიც საპროექტო არეალში ხვდება, გზმ დოკუმენტში საერთოდ გამოტოვებულია.

„საბუკოს“ მიერ ჩატარებული კვლევები ნათელყოფს, რომ ფრინველებისა და ბიომრავალფეროვნების კუთხით, აღნიშნული ტერიტორია მნიშვნელოვანია არამარტო ადგილობრივი სახეობებისთვის, არამედ ის წელიწადში 30 000-ზე მეტი გადამფრენი სახეობისთვის წარმოადგენს გადაფრენის დერეფანს. იმის ნაცვლად, რომ ანგარიშის ავტორებს პროექტის ზემოქმედების აცილების, ან შერბილების ღონისძიებები შეეშუშავებინათ, მათ რეალურად, ბიომრავალფეროვნებაზე მოსალოდნელი ზემოქმედების განხილვას თავი სრულად აარიდეს. პროექტის მიერ დაცული ტერიტორიისთვის მიყენებული ზემოქმედება თავისთავად მაღალი იქნება როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის პროცესში, განსაკუთრებით, ტვირთმზიდი ტრანსპორტის გადაადგილების გამო.

აღსანიშნავია ისიც, რომ არსებული გზა 2 400 მეტრის სიმაღლეზე (ჯვრის უღელტეხილი) გადის, ხოლო პროექტით შემოთავაზებული გზა არსებულზე 500-900 მეტრით უფრო მაღლა იქნება. საპროექტო გზის ძირითადი გვირაბის ზოგიერთი ნაწილი გაივლის მიწის ზედაპირიდან 800 მეტრის ქვემოთ, რასაც გეოლოგები კრიტიკულად აფასებენ. ექსპერტების დასკვნებით, „ხეობაში მოქმედებდა 3 ძლიერი ვულკანი: საკვობე, სამილე და მილიონა. დიდ სიღრმეზე პროექტის განხორციელებამ შეიძლება მიგვიყვანოს მაგმური პროცესების აქტიურ ზონაზე“.⁸

⁷ კავკასიის გარემოსდაცვითი ცოდნის პორტალი, CENN-ის მოსაზრება ქვეშეთი-კობის მიმართულებით ახალი საავტომობილო გზის მშენებლობა-ფუნქციონირების პროექტის შესახებ, <https://bit.ly/2ANDgvt>

⁸ ჭიჭიკო ჯანელიძე, რატომ არ ვემზრობი ხადის ხეობის გავლით ქვეშეთი-კობი გზის მშენებლობას, <https://www.youtube.com/watch?v=NPjqwZmOIQg&t=1s>

მოსახლეობის წუხილი პროექტთან დაკავშირებით

სოციალურ-ეკონომიკური საკითხები

ADB-ის ვებ-გვერდზე ხშირად დასმული შეკითხვების დოკუმენტში ვკითხულობთ, რომ „მთავარი გზის გაყვანა და ადგილობრივების წვდომა ამ გზაზე გაზრდის ვაჭრობას, გააძლიერებს ტურიზმს, ადგილობრივი დასახლებებისთვის გაზრდის ბაზართან და სოციალურ სერვისებთან წვდომას, ასევე ხელს შეუწყობს ეკონომიკური აქტივობების წარმოებას“.⁹ გზმ-ის მიხედვით, პროექტის ფარგლებში ადგილობრივად შეიქმნება მცირე ზომის ადგილობრივი აგრობაზარი, ვიზიტორების, ტურების სააგენტო, ხელნაკეთი ნივთების/კულტურული და ბიომრავალფეროვნების კონსერვაციული აქტივობების ცენტრი, ასევე, კაფე/რესტორანი.

ხაზგასასმელია, რომ ზემოთჩამოთვლილი სარგებელი მიზერულია, თუ შევადარებთ პროექტის ხარჯებს და გავითვალისწინებთ, რომ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების დაფინანსებამ დამატებითი ღირებულება უნდა შექმნას ადგილობრივებისთვის სარგებლის სახით.

ამასთან, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტში პრაქტიკულად არაა შესწავლილი პროექტს რა ზემოქმედება ექნება რეგიონში სიღარიბეზე. ეს განსაკუთრებით პრობლემატურია იმ ფონზე, რომ დოკუმენტის თანახმად „158 ოჯახი დაკარგავს სასოფლო სამეურნეო მიწას, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს ადგილობრივ ეკონომიკურ აქტივობებს და სოფლის მეურნეობის პროდუქციის წარმოებას.

აქედან, 22 ოჯახს ამ მიწების დამუშავების გარდა, სხვა შემოსავალი არ გააჩნია“.¹⁰ თუმცა, იგივე დოკუმენტი არ ანალიზებს რა ზემოქმედებას მოიტანს ოჯახების მიერ სასოფლო სამეურნეო მიწების დაკარგვა და რა ღონისძიებებია დაგეგმილი მათ აღმოსაფხვრელად.

სოციალური ზემოქმედების შეფასების ნაწილი მოიცავს მხოლოდ იმ ოჯახებს, რომელთა ქონებასაც ეხება პროექტი, ანუ მიწის მესაკუთრეებსა და მოსარგებლებს. საერთოდ არაა შესწავლილი გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ზემოქმედება სოფლის იმ მოსახლეობაზე, რომლებიც, მართალია, პროექტის გამო უშუალოდ არ ზარალდებიან, მაგრამ მისი ზემოქმედების არეალში ცხოვრობენ.

გზმ დოკუმენტი არ მოიცავს საბაზისო კვლევებსა და შეფასებას, რომელიც დეტალურად ასახავდა სოფლებისა და ინფრასტრუქტურის არსებულ სურათს, ფიზიკური და/ან ეკონომიკური გადასახლების გეგმას, რომელიც თანხვედრაში იქნება საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკებთან.

აღსანიშნავია ისიც, რომ პროექტი საერთოდ არ ეხება იმ პრობლემას, რაც ხადის ხეობის მოსახლეთა მთავარი გულისტკივილია: მოსახლეობისთვის ხელმისაწვდომი გზის არსებობა მთელი წლის განმავლობაში. პროექტის თანახმად, ხადის ხეობაში არსებული გზის მხოლოდ ის ნაწილები განახლდება, რომლებსაც ახალი გზის პროექტი დაფარავს. რამდენიმე მონაკვეთზე კი მხოლოდ „ნავარაუდევია ადგილობრივი გზის მიყვანა“.

შესაბამისად, ადგილობრივი მოსახლეობა ახალი გზით ხეობის შიგნით გადასადგილებლად ვერ ისარგებლებს და ახალი გზის მშენებლობა მათთვის შედავათი სულაც არ იქნება. შიდა გზები კი ცუდ მდგომარეობაშია და მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას საჭიროებს.

⁹ ADB, Frequently Asked Questions, <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/51257/51257-001-dpta-en.pdf>

¹⁰ ADB, Tunnel Section (CP-01) Resettlement Plan, <https://bit.ly/2KuFBTW> and Road Section (CP-02) Resettlement Plan, <https://bit.ly/31Le1GY>

გზების დეპარტამენტის პასუხი კითხვაზე, თუ როგორ იზრუნებს პროექტი ადგილობრივი გზის ხელმისაწვდომობის გაზრდაზე, საკმაოდ ცინიკური იყო. მათი განცხადებით, გზის მშენებლობის პროცესში მძიმე ტექნიკის გადაადგილება, თავისთავად დატკეპნის და გაასწორებს შიდა გზებს.

ადგილობრივები და ტურისტული კომპანიების წარმომადგენლები მიიჩნევენ, რომ პროექტს ნეგატიური ზემოქმედება ექნება ხადის ხეობის ტურისტულ პოტენციალზე. იმ შემთხვევაში, თუ, საგზაო მაგისტრალი ხეობას გაივლის, ამით ის თავის ავთენტურობას და მიმზიდველობას დაკარგავს. მათი თქმით, არავინ დაინტერესდება მთავარი გზის მიმდებარე ხმაურიანი დასახლების სტუმრობით, მაშინ, როდესაც ხეობას ამჟამად ეკოტურიზმის განვითარების მაღალი პოტენციალი აქვს. მეტიც, მათი აზრით, უნდა შეიქმნას ხადის ხეობის დაცული ტერიტორია, რაც ხეობაში ტურიზმის განვითარების უფრო ეფექტური და მდგრადი მიდგომა იქნება.¹¹

კულტურული საკითხები

ადგილობრივები და ექსპერტები დიდ წუხილს გამოთქვამენ სოციალური ზემოქმედების შეფასების ზედაპირულობის შესახებ საცხოვრებელი გარემოსა და კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებთან დაკავშირებით. პროექტში აღნიშნულია, რომ გზების მშენებლობა გამოიწვევს ხმაურსა და ვიზრაციას. ადგილობრივები შიშობენ, რომ ბურღვა-აფეთქებითმა სამუშაოებმა, შესაძლოა, დააზიანოს და გაანადგუროს საცხოვრებელი შენობები და ისტორიული ძეგლები, რომლებიც აშენებულია ე.წ. მშრალი ქვის წყობის მეთოდით, რაც ფაქტობრივად გზში-ში ნახსენები არ არის. გზის-ის მიხედვით, საპროექტო არეალში ვხვდებით კულტურული მემკვიდრეობის მნიშვნელოვან ძეგლებს: „ხადისწყლის ხეობა ხშირად მოიხსენიება როგორც 60 კომპის ხეობა. შესაბამისად, საპროექტო არეალზე იდენტიფიცირებული ფიზიკური კულტურული რესურსების უმეტესობა კომპებია, ასევე, რამდენიმე ეკლესია, ზოგიერთი მემორიალი და სამი სასაფლაო. იდენტიფიცირებული თითქმის ყველა ფიზიკური კულტურული რესურსი მდებარეობს საპროექტო ობიექტებიდან 50 მეტრზე შორს.“

თუმცა, გზის-ის დოკუმენტი არ აფასებს გზის მშენებლობის მთლიან ზემოქმედებას ხეობაზე, რომლის კულტურულ-ისტორიული, ეთნო-კულტურული და არქიტექტურული მემკვიდრეობის ძეგლები სრულყოფილად არ არის შესწავლილი. მით უფრო, რომ ექსპერტების თანახმად, კულტურული ძეგლების უმრავლესობა მოვლას საჭიროებს. მაგალითად, ცეცხლიჯვრის კომპლექსს (IX-X საუკუნეები) კედლებზე აქვს საყურადღებო ბზარები და მცირე აფეთქებებმაც კი შეიძლება სრულად დააზიანოს ის. აღსანიშნავია ზურგანი კომპის ტიპი, რომელიც მხოლოდ საქართველოშია გავრცელებული, ხადის ხეობაში კი მათი განსაკუთრებული სიმრავლე გვაქვს. ხეობაში წარმოდგენილია სხვა ისეთი ძეგლებიც, რომლებსაც კულტურული ღირებულების ფართო მასშტაბები აქვს, მაგალითად, ქოროდოს კომპლექსი. „სტილისტური ნიშნების ანალიზის საფუძველზე ქოროდოს ეკლესიის რელიეფები X ს. არის დათარიღებული. ისევე, როგორც ეკლესიის შიდა სივრცის გადაწყვეტა, კარნიზის გაფორმებაც სამშენებლო პროცესის ამსახველი სცენებით, ორიგინალურია და საქართველოში ანალოგია არ ეძებნება.“¹² გარდა ამისა, ხეობას აქვს მნიშვნელოვანი რელიგიური ღირებულება: წმინდა ნინომ პირველად აქ განაცხადა რომ საქართველო ქრისტიანული სახელმწიფოა. დღემდე ავთენტური სახითაა შემონახული ხეობა და დღეს ის საქართველოს შუა საუკუნეების მდიდარი მემკვიდრეობის ხელუხლებელ მაგალითს წარმოადგენს, რომელიც თბილისთან საკმაოდ ახლოს მდებარეობს. ადგილობრივი მოსახლეობა, ტურისტული სააგენტოები და კულტურული მემკვიდრეობის ექსპერტები წუხილს

¹¹ National trust of Georgia, EIGHT REASONS Why the Khada Valley road should not be built And the alternative route chosen, <https://bit.ly/2WWCoT6>

¹² ჯ. გვასალია, მ. გიორგიძე, მ. სურამელაშვილი, ლ. ჭურდულია, ხადის ხეობა, გამომცემლობა „მეცნიერება“, თბილისი, 1983, გვ. 34-36

გამოთქვამენ იმასთან დაკავშირებით, რომ პროექტმა შესაძლოა ნეგატიური ზემოქმედება მოახდინოს რეგიონზე, როგორც აფეთქებითი სამუშაოების გამო, ასევე - გაზრდილი სატრანსპორტო ნაკადის გამო მშენებლობისა და ექსპლუატაციისას.

პროექტის დაგეგმვის ფაზაში არ ჩატარებულა სათანადო არქეოლოგიური კვლევა. გზმ-ს დოკუმენტში წარმოდგენილია მხოლოდ არქეოლოგის მიერ ჩატარებული ვიზუალური დათვალიერების ზედაპირული დასკვნები. კულტურის მეცნიერებისა და ისტორიკოსების თანახმად, ხადის ხევი ნეოლითის ეპოქიდან ჩანს დასახლებული, ნაპოვნია არაერთი არქეოლოგიური ნივთი, რომელიც ხეობის სიძველესა და მის სტრატეგიულობას ამტკიცებს. ხეობაზე გადიოდა ქვეყნის მნიშვნელოვანი გზაჯვარედინები, რაც მიუთითებს იმაზე, რომ შესაძლოა ამ მარშრუტების გასწვრივ არსებობდეს არქეოლოგიური ნიმუშები. შესაბამისად, საჭიროა სრულყოფილი არქეოლოგიური კვლევის ჩატარება ხეობაში, რადგან მშენებლობის პერიოდში თავიდან იქნას აცილებული მნიშვნელოვანი კულტურული მემკვიდრეობის დაზიანებისა და განადგურების საფრთხე. ასოციაციამ „მწვანე ალტერნატივა“ გამოითხოვა ინფორმაცია არქეოლოგიური კვლევის ანგარიშის შესახებ და საქართველოს კულტურული ძეგლების დაცვის სააგენტოს თქმით, ამ ტიპის დოკუმენტი მისთვის არ მიუწოდებიათ, თუმცა „სააგენტოში წარმოდგენილი უნდა იყოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული დოკუმენტაცია ტერიტორიის არქეოლოგიური კვლევის შესახებ“.¹³

პოლიტიკური რისკები

ადგილობრივების წუხილი შეეხება იმასაც, რომ პროექტი შესაძლოა ქვეყნისთვის პოლიტიკურ რისკს შეიცავდეს, რადგან რუსეთიდან საქართველოს მიმართულებით მიმდინარე სამხედრო ტრანსპორტის გადაადგილება გაადვილდება. ადგილობრივი ხელისუფლების წარმომადგენლები აღნიშნავენ, რომ შემოთავაზებული ახალი გზა გაივლის იმ კოშკებთან ახლოს, რომელსაც ოსები ქართულ მხარეს ედავებიან და ამბობენ, რომ ეს კოშკები ოსური კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებს წარმოადგენენ. ეს ფაქტი საყურადღებოა, რადგან 2019 წლის თებერვალში სამხრეთ ოსეთის არაღიარებულმა რესპუბლიკამ კოშკის ქვაბულისა და თრუსოს ხეობის შესახებ განაცხადა, რომ ისინი აღმოსავლეთ ოსეთის ისტორიულ მემკვიდრეობას წარმოადგენს. მაშინ, როდესაც რუსეთი ადგილებს დამაბულობას რეგიონში, ადგილობრივები იაზრებენ ამ მდგომარეობას და ითხოვენ რისკების სიდრმისეულ შეფასებას.

შეხვედრები დაინტერესებულ მხარეებთან გარემო ნებართვის მიღების პროცესში

სკოპინგისა და გზმ-ის ანგარიშების საჯარო განხილვები დაინტერესებულ მხარეებთან 2018 წლის ივლისი-დეკემბრის თვეებში ჩატარდა. განხილვებისას, მონაწილეები გამოხატავენ უკმაყოფილებას, რომ შემოთავაზებული გზის მარშრუტი წარმოდგენილი იყო როგორც მთავარი ალტერნატივა, ყოველგვარი მტკიცებულებებისა და დოკუმენტების წარმოდგენის გარეშე.

მეტეც, სკოპინგის ანგარიში განხილვისათვის შეხვედრებზე გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელმა თქვა, რომ გზის აღნიშნული ვერსია საბოლოო იყო და ცვლილებების შეტანა უკვე შეუძლებელი. ჩნდება კითხვა: მაშინ, რაში მდგომარეობს გადაწყვეტილების ადრეულ ეტაპზე დაინტერესებული პირების ჩართვის მიზანი, თუ გადაწყვეტილება უკვე მიღებულია? სკოპინგისა და გზმ-ის ანგარიშების განხილვისას ადგილობრივი მოსახლეობა უკმაყოფილებას გამოთქვამდა იმასთან დაკავშირებით, რომ მთავრობის წარმომადგენლებს უმეტეს საკითხთან დაკავშირებით არ ჰქონდათ მკაფიო პასუხები.

¹³ საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს წერილი N09/2257 ორგანიზაციას „მწვანე ალტერნატივა“

საკმაო დარღვევებით იქნა წარმართული მოსახლეობის ინფორმირება, მიუხედავად იმისა რომ დეპარტამენტის განცხადებით უამრავი შეხვედრა ტარდება, მოსახლეობის დიდ ნაწილს კვლავაც არა აქვს ინფორმაცია რა ტიპის ზემოქმედებას ახდენს ახალი ინფრასტრუქტურა, და შეექმნება თუ არა მათ საკუთრებას საპროექტო არეალში მოხვედრის საფრთხე.

პროექტის განსახლების სამოქმედო გეგმის სრული ვერსია ხელმისაწვდომია¹⁴ მხოლოდ ინგლისურ ენაზე, აზიის განვითარების ბანკისა და საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებგვერდზე. ქართულ ენაზე ხელმისაწვდომია მხოლოდ საინფორმაციო ბუკლეტი.¹⁵

დასკვნა

კობი-ქვეშეთის გზის მონაკვეთის მშენებლობა უდავოდ ძვირადღირებული პროექტია, რომელიც ვერ გადაჭრის საქართველოს სამხედრო გზის სატრანსპორტო გადაზიდვებთან დაკავშირებულ პრობლემებს და ვერ უზრუნველყოფს ქვეყნის სატრანსპორტო სექტორის მდგრად განვითარებას.

მნიშვნელოვანია, რომ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებმა იმუშაონ საქართველოს მთავრობასთან, რათა, პირველ რიგში, უზრუნველყონ მდგრადი სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავება და მოაგვარონ ის პრობლემები/სისუსტეები, რომლებიც მოცემულია ADB-ის საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის შეფასების დოკუმენტში, სადაც ნათქვამია, რომ პრობლემა „სექტორის სახელმძღვანელო მთლიანი პოლიტიკის“ არარსებობაში ვლინდება. ამასთან, უზრუნველყონ სატვირთო ტრანსპორტის ფარული სუბსიდიების პრობლემის მოგვარება.

იმისათვის, რათა კობი-ქვეშეთის გზის მონაკვეთის გავლით საქართველოში მდგრადი ტრანსპორტირება უზრუნველყოფილი იყოს, მნიშვნელოვანია, რომ ბანკებმა თავი შეიკავონ პროექტისთვის ფინანსების გამოყოფისგან, სანამ:

- პროექტის მიზანშეწონილობის კვლევა (feasibility study) და ალტერნატივების შეფასების სრული ანალიზი არ იქნება გამოქვეყნებული და არ გაივლის საჯარო განხილვას;
- არ ჩატარდება ალტერნატივების ბუნებრივ, ეკონომიკურ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების სარგებლიანობის ანალიზი;
- სრულყოფილად არ მოხდება ხადის ხეობის კულტურულ მემკვიდრეობაზე ზემოქმედების შეფასება;
- უზრუნველყოფილი არ იქნება გადაწყვეტილების მიღების პროცესში საზოგადოების სათანადო მონაწილეობა;
- სრულად არ იქნება შეფასებული პროექტის ყველა გვერდითი ეფექტი;
- შემუშავებული არ იქნება საქართველოს სამხედრო გზაზე სატვირთო ტრანსპორტის გადაადგილების შემცირების ალტერნატივა, მულტიმოდალური სატრანსპორტო სისტემების ჩამოყალიბებითა და განვითარებით.

¹⁴ Roads department, Land acquisition and resettlement plan (LARP), Kvesheti-Kobi road tunnel section (LOT 1), <https://bit.ly/31MqL04>

¹⁵ საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქვეშეთი-კობის საავტომობილო გზა - ლოტი 1 და ლოტი 2 საინფორმაციო ბუკლეტი, <https://bit.ly/2IWFx6Z>



ხადის ხეობა



ანგარიშის შინაარსზე სრულად პასუხისმგებელია ა(ა)იპ მწვანე ალტერნატივა და იგი არავითარ შემთხვევაში არ გამოხატავს: The Both ENDS“ და „ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ბანკების დამკვირვებელთა ქსელის“ შეხედულებებს.