

მწვანე ალტერნატივას შენიშვნები და კომენტარები

თბილისი - რუსთავის საავტომობილო გზის ფონიჭალას მონაკვეთის (მე-2 მონაკვეთის) პროექტის საჯარო განხილვისათვის გამოქვეყნებული გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის თაობაზე

13 ივნისი, 2016

ქვემოთ წარმოგიდგენთ მწვანე ალტერნატივას შენიშვნებსა და კომენტარებს თბილისი - რუსთავის საავტომობილო გზის ფონიჭალას მონაკვეთის (მე-2 მონაკვეთის) პროექტის საჯარო განხილვისათვის 2016 წლის 15 აპრილს გამოქვეყნებული გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის¹ თაობაზე:

1. გზმ ანგარიშის 2.1 ქვეთავში აღნიშნულია, რომ პროექტს აზიის განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი კლასიფიკაციით მინიჭებული აქვს B კატეგორია, რასაც ჩვენ არ ვეთანხმებით შემდეგი გარემოებების გამო:

გზმ ანგარიშის 3.5 ქვეთავში აღნიშნულია, რომ: „*პროექტი არ არის დაკავშირებული ახალი ტერიტორიების ათვისებასთან და გარემოს სენსიტიურ უბნებზე მშენებლობასთან. პროექტი ითვალისწინებს არსებული გზის მოდერნიზებას: სავალი ნაწილის 2 ზოლიანიდან 4 ზოლიანამდე გაფართოებას და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის აგებას*“ (გვ. 46). პროექტი, რეალურად, ითვალისწინებს ფონიჭალაში, რუსთავის გზატკეცილის მიმდებარედ ახალი ტერიტორიის/სივრცის ათვისებას; კერძოდ, ვგულისხმობთ მდ. მტკვარსა და მტკვრის სანაპიროს:

2016 წლის 12-14 მაისს ფონიჭალის გზატკეცილზე მცხოვრებ მოსახლეობასა და მწვანე ალტერნატივას წარმომადგენლებს შეხვედრა ჰქონდათ აზიის განვითარების ბანკის წარმომადგენლებთან, რომელთაც აღნიშნეს, რომ რუსთავის გზატკეცილზე, მე-12ვ კორპუსთან, საავტომობილო გზა გაივლის მტკვარში. ეს გარემოება გზმ ანგარიშში საერთოდ არ არის განხილული. რაც შეეხება მტკვრის სანაპიროს, ეს ტერიტორიაც ამჟამად აუთვისებელია.

აზიის განვითარების ბანკის პოლიტიკის თანახმად, B კატეგორია ენიჭება პროექტებს, რომლის პოტენციური ზემოქმედება A კატეგორიის პროექტებთან შედარებით ნაკლებად საზიანოა, ზემოქმედება შედარებით მცირე ტერიტორიას მოიცავს და შემარბილებელი ღონისძიებები ადვილად განსახორციელებელია². ვინაიდან დაგეგმილი პროექტი გულისხმობს ახალი, აუთვისებელი ტერიტორიების ათვისებას (განსაკუთრებით, საავტომობილო გზის მტკვარზე გატარების შემთხვევაში), საკმაოდ დიდ ტერიტორიაზე აუცილებელად ვთვლით კატეგორიზაციის საკითხის გადახედვას.

¹ <http://mdf.org.ge/?site-lang=ka&site-path=documents/&id=1543>

² <http://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/32056/safeguard-policy-statement-june21>

2. გზმ ანგარიშში ნათქვამია, რომ დაგეგმილი გზის გასწვრივ, მრავალსართულიანი შენობების მჭიდრო დასახლებაში, გაზომილ იქნა ხმაურის დონე. შესწავლის შედეგად, აღმოჩნდა, რომ მრავალსართულიან საცხოვრებელ შენობებთან ხმაურის დონე მართალია ნორმის ფარგლებშია, მაგრამ ახლოა ზღვრულად დასაშვებ ნორმებთან (გვ. 54). ანგარიშში, ასევე, წარმოდგენილია ფოტო-მასალა, რომელზეც ის ტერიტორიებია ნაჩვენები, სადაც აღებულ იქნა მონაცემები. გზმ ანგარიშში წარმოდგენილ 4.2 სურათზე ნაჩვენებია 12ვკ კორპუსის უკანა ხედი. თუკი გავითვალისწინებთ, რომ ამ კორპუსის უშუალო სიახლოვეს დღეს საავტომობილო გზა არ გადის (მას გზატკეცილისგან საცხოვრებელი კორპუსები ყოფს) და მიუხედავად ამისა, აღნიშნულ ტერიტორიაზე ხმაურის დონე ზდკ-ის დასაშვებ დონესთან ახლოსაა, სავარაუდოა, რომ დაგეგმილი პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, კორპუსის მიმდებარე ტერიტორიაზე ხმაურის დონე ბევრად გაიზრდება და გადააჭარბებს ზდკ-ას. ეს გარემოება კი, გზმ ანგარიშში განხილული არ არის.

აქვე უნდა ითქვას, რომ ანგარიშში ხმაურის შემარბილებელი ღონისძიებები მეტად ზედაპირულადაა განხილული. მაგალითად, როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ეტაპზე ხმაურის შემარბილებელ ღონისძიებად შემოთავაზებულია ხმაურის დროებითი ბარიერების მოწყობა. კერძოდ, მე-11 დანართში მოცემულია შემდეგი „ხმაური დონის დასაშვებ ზღვართან მიახლოებისათვის, საკმარისი იქნებოდა სათანადო ტიპის ხმაურის შემზღუდავი კედლის დაპროექტება“. თუმცა, შემდეგ არ არის დაკონკრეტებული როგორი ტიპის ხმაურის შემზღუდავი კედელი იგულისხმება.

3. გზმ ანგარიშში, 7.6 ცხრილი აღწერს მოსალოდნელი მშენებლობის ხმაურის ზემოქმედებას სხვადასხვა დასახლებულ ადგილზე. ცხრილში მოცემულია მანძილი სამშენებლო მოედანის საზღვარსა და სხვადასხვა საცხოვრებელ კორპუსს შორის. მაგალითად, ერთ-ერთ საცხოვრებელ სახლსა და სამშენებლო მოედანს შორის მანძილი მხოლოდ 3 მ-ია. არ არის ნათელი, როგორ უზრუნველყოფს საქმიანობის განმახორციელებელი 3-5 მეტრით დაშორებულ მანძილზე ზდკ-ის დაცვას მშენებლობის ეტაპზე (ტომი 1; გვ. 137 - 138).

აღნიშნულის გათვალისწინებით, დაუსაბუთებელი და მიუღებელია რეზიუმეში მოცემული დასკვნა, რომ: „სამშენებლო ხმაურის ზემოქმედება წარმოადგენს დროებით ხელისშემშლელ ფაქტორს და არ განიხილება ძირითად საკითხად“.

4. გაუგებარია 7.11 ცხრილში („ხმაურსაწინააღმდეგო ბარიერების განლაგება“) მოცემული ფორმულირებები. მაგალითად, გაუგებარია, რას აღნიშნავს ცხრილის დასაწყისში მოცემული სიტყვა „სადგური“? არ არის ახსნილი, რა ტიპის გამჭვირვალე პანელზეა საუბარი.

აქვე ნათქვამია, რომ „საჭიროა 3-8 მ სიმაღლის პანელების მოწყობა მწვანე უბანზე ურბანული გზის უშუალო სიახლოვეს და მის გასწვრივ. ყველა კერძანს ზემოდან უნდა ჰქონდეს დიფრაქციული პანელი დამონტაჟებული...“ (ტომი 1, გვ. 155). ამასთან, ანგარიშში არ არის დასაბუთებული, თუ რატომ იქნა ასეთი პანელები არჩეული, არ არის შეფასებული აღნიშნული მეთოდის ეფექტურობა, მათ შორის, ხმაურის შემცირების სხვა ტექნოლოგიებთან შედარებით. აუცილებელია, განხილულ იქნეს სხვა ტექნოლოგიური ალტერნატივებიც. ასევე, მნიშვნელოვანია, თითოეული ალტერნატივის შემთხვევაში, განხილულ იქნეს გარემოზე ესთეტიკური ზეგავლენის ხასიათი.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ხმაურდამცავი ბარიერები თავის ფუნქციას, ძირითადად, ასრულებენ დაბალ სართულზე. მაღალ სართულზე მცხოვრები მოსახლეობა კი, პრაქტიკულად, დაუცველი რჩება.

5. გზმ ანგარიშის მე-2 ტომში, მე-11 დანართში აღნიშნულია, რომ მცირე მანძილით შენობების დაშორება საპროექტო ტერიტორიიდან ძლიერ ზემოქმედებას იქონიებს ხმაურის დონეზე შენობებში, რაც უმეტესწილად გამოწვეულია მცენარეული საფარის ნაკლებობით, ფანჯრების დაბალი ხარისხით და ა. შ. აქ, პრაქტიკულად, ჩამოთვლილია ის პრობლემები, რომლებიც კიდევ უფრო გაამძაფრებს ხმაურის

ზეგავლენას მოსახლეობაზე (3.2 ქვეთავი). თუმცა, ანგარიშში არაფერია ნათქვამი, გაატარებს თუ არა რაიმე ღონისძიებებს პროექტის განმახორციელებელი აღნიშნული პრობლემების გადასაჭრელად; მაგალითად, იზრუნებს, თუ არა, საპროექტო გზის მიმდებარე შენობების მაღალი ხარისხის ფანჯრებით აღჭურვაზე.

6. გზმ ანგარიშის 7.2.3 ქვეთავში საუბარია ვიბრაციის ზემოქმედებაზე. აქ მოკლედაა აღწერილი პროექტის ზემოქმედების არეალში მდებარე შენობების მდგომარეობა; თუმცა იმის გამო, რომ შენობები არ არის მოხსენიებული მათი რეალური მისამართებით (უბრალოდ გადანომრილია 1-დან ზემოთ), რომელ საცხოვრებელ კორპუსებზეა საუბარი, საბოლოოდ გაუგებარი რჩება. ამავე ქვეთავიდან ირკვევა, რომ ყველა შენობას სერიოზული დაზიანებები აქვს და შენობები, ზოგადად, სავალალო მდგომარეობაშია. ამასთან, არაფერია ნათქვამი თითოეული შენობის მდგომარეობაზე. იმის გათვალისწინებით, რომ შენობები გზიდან მცირე მანძილითაა დაშორებული, რაც დოკუმენტშიც აღნიშნულია, ხოლო ვიბრაციის ზეგავლენა მაღალი იქნება, აუცილებელია, ჩატარდეს თითოეული საცხოვრებელი კორპუსის მდგომარეობის დეტალური კვლევა და კვლევების შედეგები სრულყოფილად აისახოს გზმ ანგარიშში. ამასთან, ვინაიდან დაგეგმილი გზის უშუალო სიახლოვეს მდებარე მე-12ვ კორპუსი დეფორმირებულია, სრულყოფილად უნდა იყოს შეფასებული აღნიშნულ კორპუსზე ვიბრაციის ზეგავლენა.

ამავე ქვეთავში ასევე აღნიშნულია, რომ თვითნებური მიშენებების მდგომარეობა არადამაკმაყოფილებელია და დანგრევის რისკის ქვეშაა. აქვე ვკითხულობთ, რომ საფრთხის აცილების მიზნით, უნდა დაიგეგმოს არსებული თვითნებური მიშენებების დემონტაჟი ან მოხდეს მათი გამაგრება. ამასთან, საქმიანობის განმახორციელებელი გამაგრებას გეგმავს იმ შემთხვევაში, თუ მშენებლობის პერიოდში მიშენებების მდგომარეობა გაუარესდება ან ისინი დაზიანდება. აღნიშნული, კიდევ ერთხელ ცხადყოფს, რომ დაგეგმილი გზის მიმდებარე მცხოვრები მოსახლეობა მუდმივად საფრთხის ქვეშ იცხოვრებს. გარდა ამისა, არ არის ნათელი, ვინ იღებს მიშენებების დემონტაჟის ან გამაგრების ვალდებულებას (თუნდაც, მიშენებების მდგომარეობის გაუარესების შემთხვევაში).

ანგარიშში საერთოდ არ არის წარმოდგენილი კორპუსებზე ზეგავლენის შემაბილებელი ღონისძიებები გზის მშენებლობის პერიოდში. შემარბილებელი ღონისძიებები მოცემულია მხოლოდ #2 შენობისათვის (რომელიც გაუგებარია რომელი კორპუსია, მისამართის მიუთითებლობის გამო), ისიც შემოიფარგლება მხოლოდ სატრანსპორტო მოძრაობის სიჩქარის შემცირებით და მგფ-ის დანტერესების შემთხვევაში, ვიბრაციის მონიტორინგის მიზნით, ამავე შენობაში ვიბრაციის სენსორების შესაძლო დადგმით.

არაერთი მაგალითი გვაქვს იმის, თუ რა მოჰყვება საწყის ეტაპზე არასწორ დაგეგმვას და საჭირო შემარბილებელი ღონისძიებების გაუტარებლობას. შესაბამისად, რისკების შემცირების მიზნით, აუცილებლად მიგვაჩნია, ჩატარდეს სათანადო კვლევები და გატარდეს შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

7. 7.2.1 ქვეთავში, მოკლედაა მიმოხილული ემისიების საკითხი. ქვეთავის დასასრულს, შეჯამების სახით, მოცემულია შემდეგი წინადადება: „*NOX-ის ემისიების მხოლოდ შეზღუდული და ადგილობრივი ზემოქმედება რამდენიმე მაღალსართულიანი საცხოვრებელი კორპუსის მიმდებარე ტერიტორიის ფარგლებში არ მოახდენს გავლენას ადგილობრივი მაცხოვრებლების ჯანმრთელობაზე*“ (გვ. 130). სრულიად გაუგებარია, რას ეფუძნება, ეს დასკვნა, მაშინ როდესაც NOx-ის კონცენტრაცია არაერთ საცხოვრებელ სახლთან, საგრძნობლად გადააჭარბებს ზღვებს (რასაც ადასტურებს მე-3 დანართში მოცემული 3.53 ცხრილი). ამასთან, გზმ ანგარიშის მე-3 დანართში ნათქვამია, რომ „*შედეგების ანალიზი უჩვენებს, რომ აზოტის დიოქსიდის საზღვრები აჭარბებს 1-1,5 ჯერ... მოდელირებამ განსაზღვრა 40მ მინიმუმი მანძილი, სადაც აზოტის დიოქსიდის კონცენტრაცია უნდა იყოს დასაშვებ ფარგლებში*“. მოგეხსენებათ, რომ მინიმალური დაშორებები საცხოვრებელ კორპუსებსა და სამშენებლო მოედანს შორის განსაზღვრულია 3, 5, 15 და მეტი მეტრით; შესაბამისად, გზის გასწვრივ განლაგებული საცხოვრებელი კორპუსების უმეტესობა 40 მ-ზე ნაკლები მანძილით იქნება დაშორებული.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, აბსოლუტურად გაუგებარია, რატომ არ განიხილება NO_x-ის ნეგატიური ზემოქმედება როგორც მნიშვნელოვანი და ჯანმრთელობისათვის საშიში (გვ. 130).

აქვე, შემარბილებელ ღონისძიებად განხილულია მხოლოდ ხეების დარგვა. იმას გავითვალისწინებთ, რომ სამშენებლო მოედანსა და საცხოვრებელ კორპუსებს შორის დაშორება მხოლოდ 3 მეტრია, გაუგებარია სად დაირგვება ხეები და შეამცირებს, თუ არა ეფექტურად ხეების დარგვა მოსალოდნელ ზეგავლენას.

8. ზოგადად, ხმაურის, ვიბრაციის, ემისიის და ა.შ ზემოქმედება, როგორც მშენებლობის, ისე ექსპლუატაციის ფაზაზე, განხილულია მხოლოდ შენობებზე. საერთოდ არ არის განხილული, ამ ფაქტორების ადამიანების ჯანმრთელობაზე ზეგავლენა.

9. გზმ ანგარიშში, ძირითადად, განხილულია ექსპლუატაციის ფაზის შემარბილებელი ღონისძიებები. მშენებლობის ფაზის შემარბილებელი ღონისძიებები არასათანადოაა განხილული. ეს გზმ ანგარიშის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებაა, იმის გავითვალისწინებთ, რომ სამშენებლო მოედნიდან უახლოესი საცხოვრებელი სახლი დაშორებული იქნება მხოლოდ 3 მეტრით.

10. ნარჩენების განთავსების საკითხებიც ერთ-ერთი უსუსტესია გზმ ანგარიშში. ეს საკითხი მეტად ბუნდოვნად და არასრულყოფილადაა განხილული; მაგალითად: არ არის მითითებული, ვინ იქნება პასუხისმგებელი წარმოქმნილი ნარჩენის განთავსებაზე; საერთოდ არ არის წარმოდგენილი ინფორმაცია საშიში საწარმოო ნარჩენების საბოლოო განთავსების ადგილმდებარეობების შესახებ; ანგარიშში მოცემულია მხოლოდ სახიფათო ნარჩენების ჩამონათვალი, სავარაუდო რაოდენობა და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების განთავსების ადგილმდებარეობა. ნათქვამია, რომ სახიფათო ნარჩენების მართვას სათანადო ნებართვის მქონე კონტრაქტორი განახორციელებს, თუმცა, კონკრეტულად სად განთავსდება საქმიანობის შედეგად წარმოქმნილი სახიფათო ნარჩენები, გაურკვეველია.

საერთოდ არ არის განხილული სახიფათო ნარჩენების ზეგავლენა მოსახლეობაზე და სამშენებლო სამუშაოებისას დასაქმებულ მუშახელზე.

11. ანგარიშში არ არის ნათლად მოცემული, რამდენი იქნება მინიმალური დაშორება საავტომობილო გზასა და უახლოეს საცხოვრებელ კორპუსს შორის. აღნიშნულთან დაკავშირებით, ანგარიშის სხვადასხვა გვერდზე სხვადასხვა ინფორმაციას ვხვდებით.

12. დოკუმენტში ნათქვამია, რომ დაგეგმილია ისეთი დამხმარე სამშენებლო ობიექტების მშენებლობა, როგორცაა, სამშენებლო ბანაკები, დაახლოებით 200 მუშის დასაბინავებლად - დაახლოებით 1.5 ჰა ფართობის ტერიტორიაზე და ტრანსპორტისა და აღჭურვილობის ეზო - დაახლოებით 2 ჰა ფართობის ტერიტორიაზე. ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი მათი განთავსების ადგილები. საერთოდ არ არის განხილული ამ ორი ობიექტის მოწყობისა და ოპერირების ზეგავლენა მოსახლეობაზე - ყოველდღიურ ყოფა-ცხოვრებასა და ჯანმრთელობაზე, ასევე ბუნებრივ გარემოზე.

13. გზმ ანგარიშში 7.10 ცხრილი მოცემულია იტალიურ ენაზე; იგივე მეორდება დოკუმენტის სხვადასხვა ნაწილში. ასევე, დოკუმენტში, მოცემული არაერთი ცხრილი თუ სურათი წარმოდგენილია ინგლისურ ან სხვა ენაზე. ეს, რა თქმა უნდა, ყოველად გაუმართლებელია და უნდა გამოსწორდეს.

14. დოკუმენტის სხვადასხვა ნაწილში, პროექტის საექსპლუატაციო პარამეტრების შესახებ, სხვადასხვა ინფორმაციას ვხვდებით. მაგალითად, ანგარიშის დასაწყისში ნათქვამია, რომ „თბილისი რუსთავის საგზაო მონაკვეთი ... უნდა იქცეს პირველი კატეგორიის მაგისტრალად 4-დან 6-მდე სამობრაო ზოლით და 120 კმ/სთ საანგარიშო სიჩქარით“ (გვ. 1); ანგარიშის სხვა ნაწილში. 7.2.2.2 ქვეთავში, ნათქვამია, რომ გზის გარკვეულ მონაკვეთზე ტრანსპორტის მოძრაობის სიჩქარის შეთანხმებული ზღვარია 80 კმ/სთ“.

ანგარიშის მე-2 ტომში მოცემულია, რომ „ექსპლუატაციის დასაწყისს, სიჩქარე დადგენილი იქნა 80კმ/სთ და 60 კმ/სთ. 100 კმ/სთ მითითებულია შუალედურ ანგარიშში“. შესაბამისად, ზემოთ ხსენებული საკითხი საჭიროებს დაზუსტებას.

15. გაუგებარია აღნიშვნები: კმ 5+200; 5კმ+480 ან 5+ 480 და აშ. მკითხველისთვის ნათლად (შესაძლოა, დამატებითი სიტყვიერი განმარტებებით) უნდა ჩამოყალიბდეს, რომელი მონაკვეთები იგულისხმება ამ ნიშნულებში.

16. ზემოთ უკვე აღინიშნა, მაგრამ გავიმეორებთ, რომ გზს ანგარიშის სხვადასხვა ნაწილში (ცხრილებში, ტექსტში) შენობები რატომღაც მოცემულია გზს-ს ავტორთა ნუმერაციით (1-დან ზემოთ) და არა ოფიციალური, ფორმალური მისამართით. ეს აბსოლუტურად გაუგებარს ხდის მთელ ანგარიშს. ეს შენიშვნა გამოითქვა 2016 წლის 7 ივნისს ჩატარებულ საჯარო განხილვაზეც, რაზეც მუნიციპალური განვითარების ფონდის (მგფ) წარმომადგენელმა აღნიშნა, რომ ფოტოებით შესაძლებელია დადგინდეს, რომელ კორპუსებზეა საუბარი ანგარიშში. ეს არგუმენტი აბსურდული და ყოვლად მიუღებელია. მისამართების მიუთითებლობით, პროექტის განმახორციელებელი ცდილობს, დაინტერესებულ საზოგადოებას, უფრო მეტად კი, ზეგავლენის ქვეშ მოქცეულ მოსახლეობას, შეუქმნას ხელოვნური ბარიერები დაგეგმილი პროექტის ზეგავლენის სახისა და მასშტაბის აღქმაში და საბოლოოდ, თავისი პოზიციის გამოხატვაში.

17. გზს ანგარიშის მე-2 ტომის მე-11 დანართში მოცემული უნდა იყოს ცხრილები, მაგალითად: ცხრილი #11 სამშენებლო სამუშაოებისას ვიბრაციის ზემოქმედება; ცხრილი #12 ვიბრაციის ზემოქმედება სამშენებლო სამუშაოებისას და ა.შ. თუმცა, ეს ადგილები ცარიელია.

18. დოკუმენტში ნათქვამია, რომ პროექტის ზემოქმედების არეალში ექცევა კრწანისის ტყე-პარკის ნაწილი და შესაბამისად, საქმიანობა საჭიროებს გარკვეულ მონაკვეთებზე ხეების მოჭრას, მათ შორის, წითელი ნუსხის სახეობების მოჭრასაც. დოკუმენტში შემარბილებელ ღონისძიებად მოცემულია, რომ მოჭრილი ხეების სანაცვლოდ, ახალ ტერიტორიაზე დაირგვება გარკვეული რაოდენობის ხეები, თუმცა არ არის დაკონკრეტებული სად და როდის.

19. ადგილობრივი მოსახლეობისის მიერ დაგეგმილი პროექტიდან მისაღებ სარგებლად განხილულია დასაქმება და ნათქვამია, რომ პროექტს მოკლევადიან პერსპექტივაში, მოსახლეობაზე დადებითი ეფექტი ექნება, ვინაიდან შეიქმნება დაახლოებით 100 ახალი სამუშაო ადგილი (ქვეთავი #5.3.2). ამასთან, დოკუმენტში არაფერია ნათქვამი, იღებს თუ არა საქმიანობის განმახორციელებელი ადგილობრივი მოსახლეობის დასაქმების ვალდებულებას. აქვე, ყურადსაღებია, რომ დასაქმება არ შეიძლება განხილულ იქნას დადებით ეფექტად, იმის გათვალისწინებით, რომ პროექტის გამო, დაახლოებით 200-300 ადამიანი დაკარგავს მუდმივ სამუშაო ადგილს (იხ. 5.4 ქვეთავი).

20. გზს ანგარიშის 5.4 ქვეთავში გაწერილია მგფ-ის მიერ განსახორციელებელი ღონისძიებები. უფრო კონკრეტულად, ქვეთავში ჩამოყალიბებულია იძულებითი განსახლების პრინციპები, ასე მაგალითად:

- იძულებითი განსახლების შემთხვევაში უზრუნველყოფილ უნდა იქნას დაზარალებული პირების საცხოვრებელი პირობების გაუმჯობესება ან მინიმუმ მისი პირვანდელ სახემდე აღდგენა;
- მოწყვლადი პირები უზრუნველყოფილ უნდა იქნან სპეციალური დახმარებით;
- არალეგალურმა დაზარალებულმა პირებმა უნდა მიიღონ დანაკარგების სრული კომპენსაცია მიწის გარდა, ხოლო მიწის კომპენსაციის ნაცვლად საარსებო შემწეობა;
- LARP-ი უნდა მიეწოდოს ყველა დაზარალებულ პირს მშობლიურ ენაზე და ა.შ

აქვე უნდა ითქვას, რომ დღემდე მგფ-ის მიერ განხორციელებული ქმედებები სრულიად ეწინააღმდეგება გზს ანგარიშში ჩამოთვლილ პრინციპებს. ამასვე ადასტურებს დღეისათვის როგორც მგფ-ში, ისე აზიის

განვითარების ბანკში წარდგენილი პროექტის გამო დაზარალებული მაცხოვრებლების საჩივრები. ყურადსაღებია, ასევე, რომ მგფ-მ არ უზრუნველყო განსახლების სამოქმედო გეგმის შესახებ მოსახლეობის ინფორმირება, რომ აღარაფერი ვთქვათ მოსახლეობასთან ამ დოკუმენტის განხილვაზე.

გზშ ანგარიშში საერთოდ არ არის გამახვილებული ყურადღება მოწყვლად, მათ შორის, შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირებზე. როგორც ცნობილია, ფონიჭალის დასახლებაში მცხოვრები მოსახლეობის დიდი ნაწილი სწორედ მოწყვლად ჯგუფებს მიეკუთვნება; ასეთი ჯგუფები კი, განსაკუთრებით მძაფრად განიცდიან მსგავსი პროექტების ზეგავლენას. ამდენად, დეტალურად უნდა იქნეს განხილული ამ ჯგუფებზე დაგეგმილი პროექტის ზეგავლენა და შემოთავაზებულ უნდა იქნეს ადეკვატური შემარბილებელი ღონისძიებები.

21. აზიის განვითარების ბანკის პოლიტიკის თანახმად, გზშ ანგარიში უნდა მომზადდეს მოსახლეობისათვის გასაგებ ენაზე და განთავსდეს ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას, რათა მათ მიეცეს საშუალება გაეცნონ მას და მონაწილეობა მიიღონ გადაწყვეტილების მიღების პროცესში. ამ დროისათვის წარმოდგენილი გზშ ანგარიშის დიდი ნაწილის ფორმულირება კი, უბრალოდ გაუგებარია (იხ. ჩვენი შენიშვნები ზემოთ). ეს, შესაბამისად, ართულებს დაინტერესებული საზოგადოების შესაძლებლობას გამოხატოს თავისი აზრი დაგეგმილი პროექტისა და გზშ ანგარიშის თაობაზე.

22. დასასრულს, უნდა აღინიშნოს, რომ 2016 წ. 7 ივნისის ჩატარებული საჯარო განხილვა ატარებდა მეტად ფორმალურ ხასიათს. დარბაზში, ფაქტიურად, არ ისმოდა პრეზენტატორის ხმა; ამასთან, სლაიდებზე მოცემული ინფორმაცია, უმეტეს შემთხვევაში, შეუმჩნეველი იყო; ამასთან ერთად, პრეზენტატორი ძალზე სწრაფად ცვლიდა სლაიდებს, რის გამოც შეუძლებელი იყო ტექსტის წაკითხვა და აღქმა.

საჯარო განხილვა მეტად დამაბულ ვითარებაში წარიმართა და ფაქტიურად, დამსწრეებს არ მიეცათ შენიშვნებისა და კომენტარების სრულყოფილად წარდგენის შესაძლებლობა. მუნიციპალური განვითარების ფონდის წარმომადგენლები, რეპლიკების ხშირად წამოსროლით, ხელს უშლიდნენ შეხვედრის მონაწილეებს შენიშვნების გამოთქმაში. ერთ-ერთმა წარმომადგენელმა ისიც კი თქვა, რომ მგფ-ს შენიშვნების მოსმენა არ აინტერესებს და მონაწილეებს მხოლოდ შეკითხვები უნდა დაესვათ. იყო პრეტენზიული მითითებაც იმის შესახებ, რომ ძალზე დიდი ხანი - თითქმის საათი - ისმენდნენ მონაწილეთა შენიშვნებს.

ამასთან, ნათელი იყო ისიც, რომ კომპანიის წარმომადგენლებს საერთოდ არ გაუწევიათ ძალისხმევა ადგილობრივი მოსახლეობის ჩართულობის უზრუნველსაყოფად. პროექტის ზეგავლენის ქვეშ მოქცეულმა მოსახლეობამ დაგეგმილი საჯარო განხილვის შესახებ მწვანე ალტერნატივას წარმომადგენლებისგან შეიტყო.

ამგვარად, საჯარო განხილვისთვის წარმოდგენილი გზშ ანგარიში საჭიროებს მნიშვნელოვან გადამუშავებას და ამისათვის დამატებითი კვლევების ჩატარებას. გარდა ამისა, აუცილებლად ვთვლით, გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთვის ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის / გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მისაღებად წარდგენილი ვერსიის გამოქვეყნებას და საზოგადოების მონაწილეობის უზრუნველყოფას დასკვნის/ნებართვის გაცემაზე გადაწყვეტილების მიღების პროცესში.