

25 აპრილი, 2018

04/03-615

პროექტის „სნო-ჯუთა-როშკა-შატილი-ომალო- ხადორის ხეობა- ბაწარა- ახმეტას მიმართულებით საავტომობილო გზების მშენებლობის“ თაობაზე

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრს
ქალბატონ მაია ცქიტიშვილს

ასლი:

საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრს
ბატონ ლევან დავითაშვილს

ქალბატონო მაია,

როგორც მოგხსენებთ, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა დაგეგმა აღმოსავლეთ საქართველოს მაღალმთიანი რეგიონების დამაკავშირებელი საავტომობილო გზის მშენებლობა. პროექტის სახელწოდებაა „სნო - ჯუთა - როშკა - შატილი - ომალო - ხადორის ხეობა - ბაწარა - ახმეტას მიმართულებით საავტომობილო გზების მშენებლობა“. მის განსახორციელებლად 2016 წელს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საკონსულტაციო შესყიდვის ტენდერი გამოაცხადა. ტენდერის მოთხოვნების თანახმად, გამარჯვებულ კონსულტანტს: უნდა მოემზადებინა სნო-ჯუთა-როშკა-შატილი-ომალო-ხადორის ხეობა-ბაწარა-ახმეტას მიმართულებით საავტომობილო გზების მშენებლობა-რეკონსტრუქციის განსახორციელებლად ალტერნატიული მიმართულებების ანალიზი და დეტალური საპროექტო დოკუმენტაცია; შეერჩია სხვადასხვა ალტერნატივიდან უპირატესი მიმართულება და მოემზადებინა დეტალური პროექტი; მოემზადებინა სრულყოფილი ანგარიში, რომელშიც აღწერილი იქნებოდა უპირატესი მიმართულების საინჟინრო-ტექნიკური ვარიანტები, გარემოსდაცვითი და სოციალური მოთხოვნები/შეზღუდვები, მოძრაობის ანალიზი, ხარჯთაღრიცხვები, მიგნებები და რეკომენდაციები“.

ორჰუსის კონვენციის თანახმად (მუხლი 6, მუხლი 7), საქართველოს მთავრობა ვალდებულია უზრუნველყოს საზოგადოების ეფექტური მონაწილეობა გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედების მქონე პროექტების გეგმებისა და პროგრამების შემუშავებაში. სწორედ ასეთ გეგმას განეკუთვნება საქართველოს მთიანი რეგიონების შემაერთებელი საავტომობილო გზის „სნო - ჯუთა - როშკა - შატილი - ომალო - ხადორის ხეობა - ბაწარა - ახმეტას“ მშენებლობა. საზოგადოების მონაწილეობა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ადრეულ ეტაპზე, როცა ვარიანტები ღიაა და საზოგადოებას აქვს მასში ეფექტური მონაწილეობის მიღების შესაძლებლობა. ნაცვლად ამისა, შეფასდა არა სრული პროექტის შესაძლო ზეგავლენა ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე, არამედ მოხდა მისი ხელოვნური დანაწევრება და ცალკეული კომპონენტების განხილვა, რაც გამორიცხავს დაგეგმილი საქმიანობის რეალური ზემოქმედების შეფასებას. შედეგად, ტენდერში გამარჯვებულმა კომპანიამ სს ინსტიტუტი

„იგპ“-მ მომზადა და საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საჯარო განხილვებისთვის წარმოადგინა გზის ოთხი მონაკვეთის (კარკუჩა-ჯუთას, ჯუთა-როშკას, რომკა-ლელისვაკეს და მიბახევი-ხადორის მონაკვეთები) გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშები, რომელთა შესრულების ხარისხი და კეთილსინდისიერება ძალზე საგანგაშოა.

მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, საჭიროდ მიგვაჩნია გამოქვეყნებულ დოკუმენტებზე პოზიციის დაფიქსირება. აღვნიშნავთ, რომ გადაუდებელ აუცილებლობას წარმოადგენს მთიან რეგიონებში არსებული ისტორიული გზების აღდგენა-შეკეთება. ზემოთ ჩამოთვლილი ოთხი მონაკვეთიდან ასეთებს მიეკუთვნება კარკუჩა-ჯუთას და რომკა-ლელისვაკეს გზები, თუმცა სერიოზულ კითხვებს ბადებს საჯარო განხილვებზე გამოტანილი გზის ანგარიშების სავალალო ხარისხი, რაც აუცილებლად აისახება პროექტის განხორციელებაზე. რაც შეეხება მიბახევი-ხადორის მონაკვეთს, გარდა იმისა, რომ სხვა მონაკვეთების მსგავსად გზის დაბალ დონეზეა შესრულებული, უცნობი/დაუსაბუთებელია ამ გზის მშენებლობის მიზანიც.

ამასთანავე, არ მიგვაჩნია გამართლებულად „სნო-ჯუთა-როშკა-შატილი-ომალო-ხადორის ხეობა-ბაწარა-ახმეტას“ მარშრუტზე ახალი, სრულიად უსარგებლო საავტომობილო გზების მშენებლობა, რომლებიც კვეთენ აქამდე ხელუხლებელ მთებს, ტყეებს, უღელტეხილებსა და ალპურ ველებს. ამის გამო, გარდაუვალია პირველყოფილი ლანდშაფტების, ეკოსისტემების, ენდემური, რელიქტური და საფრთხის წინაშე მყოფი სახეობების საბინადრო გარემოს დეგრადაცია (მათ შორის დაცული ტერიტორიების) და კატასტროფული სტიქიური მოვლენების ზრდა. პროექტს ახლავს სოციალურ-ეკონომიკური რისკები, ვინაიდან მძიმე დარტყმას მიაყენებს საწყის ეტაპზე მყოფ, მაგრამ სწრაფად განვითარებად ეკო-ტურიზმს და გამოიწვევს სათემო საკუთრებისა და მიწათსარგებლობასთან დაკავშირებული ტრადიციების ხელყოფას; პროექტი ასევე შეიცავს პოლიტიკური ხასიათის რისკებსაც, ვინაიდან იზრდება რუსეთის ფედერაციის მხრიდან სამხედრო ინტერვენციის განხორციელების საფრთხე. ამ პრობლემების გამო მომზადდა პეტიცია¹, რომელსაც მოკლე ხანში რამდენიმე ათასმა ადამიანმა მოაწერა ხელი.

ასეთ უსარგებლო და საფრთხის შემცველ გზებს განეკუთვნება საჯარო განხილვებზე წარმოდგენილი ჯუთა-როშკას მონაკვეთი. წარმოგიდგინთ აღნიშნული პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშთან დაკავშირებულ შენიშვნებს (იხ. დანართი). რომკა-ჯუთას საავტომობილო გზის გზის ანგარიშის შესახებ მოკლედ უნდა აღინიშნოს, რომ ის ძალზე გაუმართავი და დაბალი ხარისხისაა და ვერ პასუხობს ვერც საქართველოს კანონმდებლობისა და ვერც სატენდერო განაცხადის მოთხოვნებს. საქმიანობისა და ფონური მდგომარეობის აღწერის ნაწილში ძირითადად საუბარია პროექტის სხვა მონაკვეთზე - კარკუჩა-ჯუთას საავტომობილო გზაზე და ამ მონაკვეთის გზის ანგარიშის იდენტურია; საერთოდ არაფერია ნათქვამი ისეთ მნიშვნელოვანი საკითხებზე, როგორებიცაა სამშენებლო ბაზებისა და ბანაკების მშენებლობა, კარიერები, დაცულ ტერიტორიები, ზურმუხტის ქსელის საიტები და სხვ. გზის ანგარიშის მეორე ნაწილი (რომელიც ეხება გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელ ღონისძიებებს, გარემოსდაცვით მონიტორინგს, მოსალოდნელ ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმას და სხვ.) პრაქტიკულად უცვლელად არის გადმოტანილი რომკა-ახილის საავტომობილო გზის

¹ <https://www.change.org> 'დავიცვათ მაღალმთიანი რეგიონები დამანგრეველი გზების მშენებლობისგან' www.greenalt.org

მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გზმ ანგარიშიდან, რომელიც მომზადებულია კომპანია „გამას“ მიერ 2015 წელს მუნიციპალური განვითარების ფონდის შეკვეთით.

პრაქტიკულად იგივე სიტუაციაა კარკუჩა-ჯუთას, ძიბახევი-ხადორის და რომკა-ღელისვაკეს გზმ ანგარიშებთან მიმართებითაც, რომლებშიც თითქმის უცვლელად მეორდება ერთიდაიგივე ტექსტი. ამკარაა, რომ მათ მოსამზადებლად კვლევა არ ჩატარებულა და განსახილველად გამოქვეყნებული დოკუმენტები წარმოადგენენ სხვადასხვა დროს, სხვადასხვა ორგანიზაციის მიერ შესრულებული გზმ ანგარიშების ნაზავს (იხ. დანართი). გზმ-ების ავტორს - სს ინსტიტუტ „იგჰ“-ს არ შეუწუხებია თავი ინფორმაციის დაზუსტებისათვის, ხოლო პროექტისა და გზმ ანგარიშების მფლობელს - საავტომობილო გზების დეპარტამენტს, არ განუხილავს ისინი გამოქვეყნებამდე და საჯარო განხილვებზე გამოტანამდე.

ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე ვითხოვთ:

1. პროექტი შესაბამისობაში მოვიდეს საქართველოს კანონმდებლობასთან და ქვეყნის მიერ მრავალმხრივი საერთაშორისო ხელშეკრულებებით ნაკისრ ვალდებულებებთან; უპირველეს ყოვლისა, გაუკეთდეს სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასება „სნო-ჯუთა-რომკა-შატილი-ომლო-ხადორის ხეობა-ბაწარა-ახმეტას მიმართულებით საავტომობილო გზების მშენებლობის პროექტს“ და მისი განხორციელების შესახებ გადაწყვეტილების მისაღებად უზრუნველყოფილი იქნას საზოგადოების ფართო მონაწილეობა ორჰუსის კონვენციის შესაბამისად.
2. გზის თითოეულ მონაკვეთზე მომზადდეს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშები და მათზე გადაწყვეტილება იქნას მიღებული „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ შესაბამისად.
3. საჯარო განხილვებზე წარმოდგენილი ოთხი გზმ ანგარიშის საგანგაშო ხარისხისა (რომლებიც, როგორც აღვნიშნეთ, შედგენილია სხვადასხვა გზმ ანგარიშების კომპილაციის გზით) და სატენდერო პირობებით განსაზღვრული ვალდებულებების შეუსრულებლობის გამო, ჩატარდეს სპეციალური გამოძიება, ვინაიდან შესაძლოა ადგილი ჰქონდეს საბიუჯეტო სახსრების (დაახლოებით 5 მილიონი ლარი) არამიზნობრივ ხარჯვას.

დანართი: 10 ფურცელი

პატივისცემით,

ნინო გუჯარაიძე
ადმასრულებელი დირექტორი