მწვანე ალტერნატივა

მისამართი: თბილისი, 0162, ყიფშიძის ქ.№5ა, IV სადარბაზო, VII სართული
ტელეფონი: (+995 32) 22 16 04 / 22 38 74
ფაქსი: (+995 32) 22 38 74
ელ-ფოსტა: greenalt@greenalt.org
ვებ-გვერდი: www.greenalt.org

№ 04 / 03 - 183

"2" თებერვალი, 2010

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტზე დამეტებითი განმარტებების წარდგენის თაობაზე

საქართველოს გარემოს დაცვისა და
ბუნებრივი რესურსების მინისტრს
ბატონ გოგა ხაჩიძეს

ბატონო გოგა,

წარმოგიდგენთ ახსნა-განმარტებას იმ კომენტარებთან (გთხოვთ, იხილოთ თანდართული დოკუმენტი) დაკავშირებით, რომელიც მოგვაწოდა შპს "საქართველოს რკინიგზამ" ჩვენს მიერ თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტზე მომზადებულ შენიშვნებსა და რეკომენდაციებზე.

გთხოვთ, გააცნოთ სამინისტროს ლიცენზიებისა და ნებართვების სამსახურის, იურიდიული სამსახურის დეპარტამენტსა და პროექტის გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშის შემსწავლელ ექსპერტებს. ვიმედოვნებთ, რომ წარმოდგენილი მოსაზრებები გაზიარებულ იქნება თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის განხორციელებისათვის გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისას.

წინასწარ გიხდით მადლობას თანამშრომლობისთვის.
პატივისცემით,

მანანა ქოჩლაძე
თავმჯდომარე

ასოციაცია მწვანე ალტერნატივას
ახსნა-განმარტება
შპს საქართველოს რკინიგზის კომენტარებთან დაკავშირებით

1. სკოუპინგის ეტაპზე გამოვლენილ დარღვევები

შპს "საქართველოს რკინიგზის" მიერ ამ საკითხზე გაკეთებული კომენტარები არ წარმოადგენს პასუხს ჩვენს მიერ მითითებულ დარღვევებზე. კიდევ ერთხელ აღვნიშნავთ, რომ ჩვენი შენიშვნა ეყრდნობა პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (ბსგზშ) ანგარიშს, სადაც სიტყვა-სიტყვით აღნიშნულია (თავი 4.1.7): "გამომდინარე იქიდან, რომ შერჩეული მარშრუტი არ წარმოადგენს საბოლოო ვარიანტს და შესაძლებელია მასში გარკვეული ცვლილებების შეტანა, მოსახლეობის გაუმართლებელი წინასწარი შეშფოთების თავიდან აცილების მიზნით, ფორმალური კონსულტაციები მოსახლეობასთან არ ჩატარებულა". ეს პოზიცია ასევე დააფიქსირა კონსულტანტმა სკოუპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვისას.

ამდენად, პროექტის სპონსორი და კონსულტანტი აღიარებენ სკოუპინგის პროცედურის დარღვევის ფაქტს. აქედან გამომდინარე, გაუგებარია, რა მიზანს ემსახურება შპს "საქართველოს რკინიგზის" საპასუხო კომენტარებში მოყვანილი ფაქტები: როგორ უნდა ჩაითვალოს 2009 წლის 21 ივლისს სკოუპინგის ანგარიშის საბოლოო განხილვით დასრულებულ პროცესში დაინტერესებული საზოგადოების ჩართვად 2009 წლის 24 ივლისს ჩატარებული პრეს-კონფერენცია, ან 31 ივლისს ეთერში გასული რადიო გადაცემა და ა.შ.

2. ბსგზშ დოკუმენტის გამოქვეყნება

შპს "საქართველოს რკინიგზის" საპასუხო კომენტარი კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ ქართული დოკუმენტი გამოქვეყნდა დაგვიანებით. გაუგებარია, რას ნიშნავს შპს "საქართველოს რკინიგზის" წერილში ნახსენები "შეთანხმება" EBRD-სთან ბსგზშ ანგარიშის მხოლოდ არატექნიკური რეზიუმეს გამოქვეყნების თაობაზე. იმის გამო, რომ შპს "საქართველოს რკინიგზა" ამ ფაქტს საპასუხო წერილში იშველიებს, როგორც საპასუხო არგუმენტს, ამ საკითხის დაზუსტების მიზნით მივმართავთ ამ საფინანსო ინსტიტუტს.

აღსანიშნავია, რომ EBRD-ის 2008 წლის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის თანახმად, ბსგზშ-ს სრული ვერსიის გამოვეყნება ეროვნულ ენაზე აუცილებელია.

დამატებით აღვნიშნავთ, რომ ბსგზშ ანგარიშის სრული ვერსიის ერთი თვის დაგვიანებით გამოქვეყნების თაობაზე 2009 წლის 30 ოქტომბერს მივმართეთ EBRD-ის ტრანსპორტის პროექტების დირექტორს, რის შედეგადაც პროექტის დაფინანსების საკითხის განხილვა EBRD-ის დირექტორთა საბჭოში, რომელიც ნავარაუდევი იყო 2010 წლის 9 იანვარს, ერთი თვით გადაიდო[1].

3. დოკუმენტის პრეზენტაცია საჯარო განხილვების დროს

გაუგებარია რის პასუხს წარმოადგენს შპს "საქართველოს რკინიგზის" კომენტარი "დოკუმენტის პრეზენტაცია საჯარო განხილვების დროს".

კიდევ ერთხელ აღვნიშნავთ, რომ ბსგზშ დოკუმენტის განხილვა არ ჩატარდა სრულყოფილად, ვინაიდან საჯარო განხილვებზე წარმოდგენილი იყო მხოლოდ ის საპროექტო წინადადება, რომელიც ყველაზე მისაღებად მიაჩნია შპს "საქართველოს რკინიგზას". ალტერნატიული მარშრუტების შედარებითი დახასიათება ამ განხილვებზე არ გაკეთებულა.

ბსგზშ ანგარიშში აღნიშნული საკითხი სამეცნიერო წრეებთან კონსულტაციების ჩატარების თაობაზე (თავი 4.1.8 კონსულტაციები სამეცნიერო წრეებთან), როგორც ჩანს არ შეეფერება სინამდვილეს, ვინაიდან ანგარიშში არ მოიპოვება ამის დამადასტურებელი არანაირი დოკუმენტი, ხოლო საპასუხო წერილში ამ შენიშვნასთან დაკავშირებით არაფერი არაა აღნიშნული.

[1] ერგბ-ს ინფორმაციის გავრცელების პოლიტიკის თანახმად სახელმწიფო სექტორის A კატეგორიის პროექტებისათვის აუცილებელია ბსგზშ-ს დოკუმენტის გამოქვეყნება სულ ცოტა 120 დღით ადრე ერგბ-ს დირექტორთა საბჭოს სხდომამდე.

4. პროექტის საჭიროება

კარგი იქნება, თუ ანგარიშში ნათლად აღინიშნება, თბილისის შემოვლითი რკინიგზა, სატვირთო მატარებლებთან ერთად, მოემსახურება თუ არა იმ სამგზავრო მატარებლებსაც, რომელთა საბოლოო დანიშნულების ადგილი არ არის ქალაქი თბილისი (მაგალითად, კომენტარებში ნახსენები ერევანი-ბათუმის სეზონური რეისი, ასევე სხვა პოტენციური რეისები).

5. პროექტის ალტერნატივები

კიდევ ერთხელ აღვნიშნავთ, რომ ბსგზშ ანგარიშში დასახელებულია ის ალტერნატივები, რომლებიც დაწუნებულ იქნა უკვე სკოუპინგის ეტაპზე. ამის გამო, მიგვაჩნია, რომ პროექტი შემუშავებულ იქნა რეალური ალტერნატიული ვარიანტების განხილვის გარეშე და შესაბამისად, ისინი არ არის წარმოდგენილი ბსგზშ ანგარიშში. ეს წარმოადგენს "გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესახებ" დებულების (დამტკიცებულია საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მინისტრის 2009 წლის 9 მარტის №8 ბრძანებით) დარღვევას.

6. პროექტის ეკონომიკური დასაბუთება

მიგვაჩნია, რომ პროექტის ეკონომიკურ დასაბუთებასთან დაკავშირებით გაკეთებული ჩვენი რეკომენდაციები გათვალისწინებული უნდა იყოს ბსგზშ დოკუმენტში, რაც მნიშვნელოვნად შეუწყობს ხელს შპს "საქართველოს რკინიგზის" და EBRD-ის თანამშრომლობას. მით უმეტეს, რომ "გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესახებ" დებულების (დამტკიცებულია საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მინისტრის 2009 წლის 9 მარტის №8 ბრძანებით) მე-5 მუხლის მიხედვით, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში უნდა მოიცავდეს (ე) დაგეგმილი საქმიანობის ეკოლოგიური, სოციალური და ეკონომიკური შედეგების შეფასებას და (თ) პროექტების ეკოლოგიურ-ეკონომიკური შეფასების ჩატარებას.

7. სოციალური ზეგავლენა

ჩვენს კომენტარებში აღნიშნულია, რომ ბსგზშ ანგარიშში არ არის განხილული უშუალოდ რკინიგზის შესაძლო მარშრუტის გასწვრივ მცხოვრები მოსახლეობის კომპენსაციისა და მათი ქონების გაუფასურების საკითხები. შპს "საქართველოს რკინიგზის" კომენტარებში კი ჩამოთვლილია ის საკითხები, რომელიც არის განხილული ანგარიშში. ამდენად, ჩვენს მიერ დასმული საკითხებზე არ არის პასუხი გაცემული.

აღნიშნული საკითხი, 18-20 მეტრ სიმაღლის მიწაყრილზე მოძრავი მატარებლების ავარიების შემთხვევაში რკინიგზის მარშრუტის გასწვრივ მცხოვრები მოსახლეობის უსაფრთხოების ღონისძიებების არარსებობასთან ერთად, წარმოადგენს ბსგზშ ანგარიშის ერთ-ერთ ყველაზე პრობლემატურ ნაწილს[2].

8. ნარჩენების საკითხი

გვინდა კმაყოფილებით აღვნიშნოთ, რომ შპს "საქართველოს რკინიგზა", მოწოდებული კომენტარების თანახმად, აპირებს ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავებისას იხელმძღვანელოს ევროკავშირის შესაბამისი დირექტივებით და გაითვალისწინოს არსებული საერთაშორისო პრაქტიკა. ბსგზშ ანგარიშში აღნიშნული იყო, რომ "სასურველია" ევროკავშირის შესაბამისი დირექტივებით ხელმძღვანელობა (თავი 6.1.10.01). გთხოვთ, ეს ვალდებულება გაითვალისწინოთ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის პირობების შედგენისას. თუმცა, ამ კომენტარიდანაც ბუნდოვანი რჩება, თუ როგორ აპირებენ ამ დირექტივების იმპლემენტაციას, ვინაიდან ბსგზშ დოკუმენტის თანახმად, არ აპირებენ ნაგავსაყრელის მშენებლობას.

[2] აქვე უნდა აღვნიშნოთ, რომ ავჭალის მოსახლეობის მნიშვნელოვანმა ნაწილმა, რომელიც შეშფოთებულია ასეთი საპროექტო გადაწყვეტით, განცხადებით მიმართა სამინისტროს და მოითხოვა პროექტისათვის გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისათვის ადმინისტრაციულ წარმოებაში დაინტერესებულ მხარეებად ჩართვას. განცხადებას ხელს აწერდა 354 მოქალაქე. მათგან ერთმა მიმართა სამინისტროს ახალი განხცადებით, სადაც აღნიშნა, რომ მას "განუმარტეს გარკვეული საკითხები. თუმცა სამინისტრო ვალდებულია გაითვალისწინოს დანარჩენი 353 მოსახლის განცხადება ადმინისტრაციულ წარმოებაში ჩართვასთან და მათი წინადადების განხილვასთან დაკავშირებით, მით უმეტეს, განცხადებას ახლავს ყველა მოქალაქის საკონტაქტო ონფორმაცია.

9. დაცული ტერიტორიები

ვერ გავიზიარებთ შპს "საქართველოს რკინიგზის" მტკიცებას იმის თაობაზე, რომ რკინიგზის გაყვანა შედის გზების მშენებლობის კატეგორიაში. რკინიგზის მშენებლობა არ განეკუთვნება იმ საქმიანობებს, რომლებიც დაშვებულია ეროვნული პარკში. ერთადერთი მისაღები გზა, როგორც სამართლებრივი, ისე მართვის თვალსაზრისითაც, არის აღნიშნული ტერიტორიის საქართველოს რკინიგზაზე მიჩენის წესით გადაცემა. ამასთანავე, არ არის წარმოდგენილი სამინისტროს იურიდიულ სამსახურთან კონსულტაციის დამადასტურებელი რაიმე დოკუმენტი. აქედან გამომდინარე, მოკლებული ვართ შესაძლებლობას ვიმსჯელოთ, თუ რამდენად კვალიფიციური იყო ეს კონსულტაცია, თუ ასეთი საერთოდ შედგა. იმედი გვაქვს, რომ სამინისტრო ამჯერადაც არ გააგრძელებს ჩვეულ პრაქტიკას, როდესაც კონკრეტული პროექტებზე/ინვესტორზე მოსარგებად, საზოგადოებასთან და ექსპერტებთან კონსულტაციის გარეშე, შეაქვს ცვლილებები კანონმდებლობაში[3].

10. თბილისის წყალსაცავი

მისასალმებელია, რომ გათვალისწინებული იქნა შენიშვნები და მიღებული იქნა დამატებითი ღონისძიებები ყველაზე სენსიტიური ადგილის - კვირიკობის ხევის უსაფრთხოებასთან მიმართებაში. თბილისის წყალსაცავის უსაფრთხოების მნიშვნელობის გათვალისწინებით, კიდევ ერთხელ აღვნიშნავთ, რომ საჭიროა გაკეთდეს ყველა ზედაპირული ნაკადის მოდელირება და დადებითი გადაწყვეტილება მიღებული იქნას მხოლოდ იმ საპროექტო გადაწყვეტის შემთხვევაში, როდესაც ზედაპირული ნაკადის არც ერთი ვექტორი არ იქნება მიმართული წყალსაცავისკენ.

11. სამშენებლო დერეფნებისა და ენერგოობიექტების განლაგება

შპს "საქართველოს რკინიგზის" კომენტარებში აღნიშნულია, რომ სამშენებლო დერეფნებისა და ენერგოობიექტების განლაგების საკითხები შეტანილი იქნება ბსგზშ-ის საბოლოო დოკუმენტში. თუმცა, გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემის ადმინისტრაციული წარმოების პროცესში ჩვენი ჩართვის მიზნით სამინისტროდან მიღებულ ბსგზშ-ის საბოლოო დოკუმენტში, ისევე როგორც ორჰუსის ცენტრის ვებ-გვერდზე გამოქვეყნებულ საბოლოო დოკუმენტში, ეს საკითხები არ არის შეტანილი. ამდენად, წერილში მოყვანილი ეს მტკიცება არ შეეფერება სინამდვილეს.

12. ინერტული მასალის კარიერები

შპს "საქართველოს რკინიგზის" კომენტარებში აღნიშნულია, რომ მშენებლობისათვის გამოყენებული იქნება მიწის სამუშაოებისა და გვირაბების გაყვანის დროს წარმოქმნილი მასალა. მიგვაჩნია, რომ ეს საკითხი უნდა აისახოს გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის პირობებში/ვალდებულებებში.

დამატებით გაცნობებთ, რომ მას-მედიაში გავრცელდა ინფორმაცია, რომ EBRD-ის წარმომადგენლის განცხადებით, გარემოსდაცვითი საკითხების დამატებითი შესწავლის მიზნით პროექტის დაწყება გადაიდო კიდევ 6 თვით.

[3] ცნობისათვის, 2007 წლის 13 დეკემბერს თბილისის მერიასა და გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს შორის დაიდო მემორანდუმი "თბილისის ეროვნული პარკის ჩამოყალიბებასა და განვითაებასთან დაკავშირებით". სამინისტროს სახელით მემორანდუმს ხელი მოაწერა მინისტრმა დავით ჩანტლაძემ, რომელიც ამჟამად გვევლინება თბილისის ეროვნული პარკის ვიზიტორთა ზონაზე რკინიგზის გადაზიდვების განხორციელების ავტორად. მემორანდუმის შესახებ ინფორმაცია მინისტრის "პიარის" მნიშვნელოვანი ელემენტი იყო, თუმცა ამ დოკუმენტის ცხოვრებაში გასატარებლად ჯერ-ჯერობით არაფერი გაკეთებულა.