



მწვანე ალტერნატივას შენიშვნები და კომენტარები
საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ
მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის
სტეფანწმინდა-გველეხის (ლოტი 1) საპროექტო მონაკვეთის
მშენებლობის/რეკონსტრუქციის პროექტის სკოპინგის ანგარიშის
თაობაზე

6 ივლისი, 2023

**1. პროექტის შესახებ გადაწყვეტილების მიღების თანმიმდევრულობა და
კანონთან შესაბამისობა**

2023 წლის 15 ივნისს გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებ-გვერდზე გამოქვეყნდა - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, ყაზბეგის მუნიციპალიტეტში, საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის, სტეფანწმინდა-გველეხის (ლოტი 1) საპროექტო მონაკვეთის მშენებლობის/რეკონსტრუქციის პროექტის სკოპინგის [განცხადება](#).

2023 წლის 13 ივნისს, კი, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გამოაცხადა [ტენდერი](#) მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის სტეფანწმინდა - გველეხის საავტომობილო გზის კმ 0+440 კმ 4+490 (ლოტი 1) მონაკვეთის მშენებლობაზე.

სატენდერო დოკუმენტაციის თანახმად, „წარმოდგენილია სტეფანწმინდა-გველეხის გზის მონაკვეთის ლოტი-1-ის საბოლოო ვერსია, სადაც მოცემულია შემდეგი დაზუსტებული მონაცემები როგორცაა: დეტალური პროექტის საბოლოო ნახაზები, სამუშაოთა მოცულობის უწყისები, განმარტებით ბარათები, სპეციფიკაციები, საბოლოო სატენდერო დოკუმენტები, ხარჯთაღრიცხვები, განსახლების სამოქმედო გეგმა, საბოლოო გზშ-ე, საწყისი მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმა (LARP)“¹.

გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის თანახმად, სწორედ სკოპინგის პროცედურა განსაზღვრავს გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისთვის (გზშ) მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალს და ამ ინფორმაციის გზშ-ის ანგარიშში ასახვის საშუალებებს. ამასთან, საქმიანობის განმახორციელებელი **ვალდებულია** საქმიანობის დაგეგმვის შედეგებისდაგვარად აღრეულ ეტაპზე წარუდგინოს სააგენტოს სკოპინგის ანგარიში, რათა დროულად მოხდეს პროექტის ყველა შესაძლო

¹ სტეფანწმინდა-გველეხი ლოტი-1 სიგრძით 4.5 კმ [საპროექტო ანგარიშის საბოლოო ვერსია](#).
ტომი 1. განმარტებითი ბარათი, უწყისები. ხელშეკრულება: ე.ტ. N 41-22 შპს ტრანსპროექტი,
მარტი 2023 წელი

ალტერნატივის იდენტიფიცირება, შესწავლა და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით ყველაზე მისაღების გამოვლენა.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით სრულიად აზრს კარგავს გარემოს ეროვნულ სააგენტოში ამჟამად მიმდინარე პროცესი და ნათელია, რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ცდილობს პროცედურა ფორმალურად გაიროს და პროექტის განხორციელების უფლება საექსპორტის ხარისხის დოკუმენტაციის საფუძველზე მოიპოვოს.

ამ სიტუაციაში გადამწყვეტია სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს პოზიცია, რომელიც ვალდებულია არ დაუშვას კანონით განსაზღვრული პროცედურის სათანადოდ გავლის გარეშე საქმიანობის განხორციელება - მშენებელი კონტრაქტორის შერჩევა ჯერ კიდევ უნებართვო საქმიანობისთვის, სწორედ, განხორციელების კანონდარღვევით დაწყებას ნიშნავს.

გარდა აღნიშნულისა, მნიშვნელოვანი პრობლემებია თავად განსახილველ დოკუმენტაციასთან დაკავშირებით. მნიშვნელოვანი განსხვავებაა და ზოგ შემთხვევაში შეუსაბამობა სატენდერო დოკუმენტაციასა და სკოპინგის ანგარიშს შორის. ვინაიდან სზაკ-ის 96.1 მუხლის თანახმად, სააგენტო ვალდებულია ადმინისტრაციული წარმოებისას გამოიკვლიოს საქმისათვის მნიშვნელობის მქონე ყველა გარემოება და გადაწყვეტილება მიიღოს ამ გარემოებათა შეფასებისა და ურთიერთშეჯერების საფუძველზე, ვთვლით, რომ სააგენტო ვალდებულია ადმინისტრაციული წარმოების პროცესში გამოიკვლიოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ პროექტთან დაკავშირებით საჯაროდ გამოქვეყნებული დოკუმენტაცია².

2. პროექტის დანაწევრება

საავტომობილო გზის პროექტის მონაკვეთებად დაყოფას შესაძლოა პრაქტიკული სარგებელი ჰქონდეს განხორციელების ეტაპზე, დროის დაზოგვის მიზნით, რამდენიმე მშენებელი კომპანიის ერთდროულად შესარჩევად; ან თანხის ერთდროულად არ ქონის პირობებში პროექტის ეტაპობრივად განსახორციელებლად. მაგრამ, შეუძლებელი და დაუშვებელია ერთიანი ხაზობრივი პროექტის დანაწევრება და ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების ცალკეულ მონაკვეთებზე განხილვა. „ცალკეული მონაკვეთების განხილვა ვერ ქმნის სრულ სურათს გარემოს ყველა კომპონენტის სრულყოფილად/სრულფასოვნად შეფასებისათვის“³.

მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის პროექტი ყოველგვარი დასაბუთების გარეშე დაყოფილია რამდენიმე მონაკვეთად, რომელთაგან მშენებლობა (არაერთი პრობლემის ფონზე) დაწყებულია მხოლოდ ქვეშეთი-კობის მონაკვეთზე. გზის ნატახტარი-ჟინვალის მონაკვეთზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სააგენტოში იმდენად უხარისხო დოკუმენტაცია წარადგინა, რომ პროცესი სკოპინგის ეტაპზე დაბრუნდა⁴ და შესაბამისი დოკუმენტაცია ხელახლა არის მოსამზადებელი. ქვეშეთი-კობის მონაკვეთის მშენებლობის პროცესში წარმოქმნილი პრობლემებიც სწორედ არასათანადო კვლევებსა და უხარისხო დოკუმენტაციაზე დაყრდნობით გაცემული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებისა და მშენებლობის ნებართვის დამსახურებაა.

² დოკუმენტაცია სრულად ხელმისაწვდომია შემდეგ [ბმულზე](#)

³ გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს 2020 წლის 30 ნოემბრის N 11210/01 [წერილი](#) ადმინისტრაციული წარმოების შეწყვეტის შესახებ - „სნოჯუთა-რომკა-მატილი-ომალო-ხადორის ხეობა-ბაწარა-ანმეტას მიმართულებით საავტომობილო გზების მშენებლობა-რეკონსტრუქციის პროექტი

⁴ [განცხადება ადმინისტრაციული წარმოების შეწყვეტის თაობაზე](#) - მცხეთისა და დუშეთის მუნიციპალიტეტებში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის E-60 ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის ნატახტარი-რუსთავის (თბილისის შემოვლითი გზა), ნატახტარი-ჟინვალის მონაკვეთის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტი

სტეფანწმინდა-გველეხის გზის მონაკვეთი არმა-სტეფანწმინდას შემოვლითი გზის გაგრძელებაა. არმა-სტეფანწმინდას შემოვლითი გზის პროექტის სკოპინგის ანგარიშის განხილვის პროცესიც სულ ახლახან შეწყდა კანონის მოთხოვნების შესაბამისი დოკუმენტაციის წარმოდგენამდე⁵. საგულისხმოა, რომ სატენდერო დოკუმენტაციის თანახმად, ორივე მონაკვეთზე უკვე არსებობს შპს „ტრანსპროექტის“ მიერ მომზადებული მშენებლობის დეტალური პროექტი, ხოლო ორივე მონაკვეთის სკოპინგის ანგარიში მომზადებულია შპს „გამა კონსალტინგის“ მიერ. ამდენად, სულ მცირე, ამ ორი მონაკვეთის ერთობლიობაში განხილვა მაინც არის შესაძლებელი.

გარდა ამისა, საგანგაშოდ საეჭვოა თავად სტეფანწმინდა-გველეხის გზის მონაკვეთის 2 ლოტად დაყოფის მიზანი და პრაქტიკული დანიშნულება.

წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშის მომზადების საკანონმდებლო საფუძველის აღწერისას შპს „გამა კონსალტინგი“ უთითებს, რომ „კოდექსის I დანართის 11-ე პუნქტის თანახმად, „საერთაშორისო ან შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზის მშენებლობა“ ექვემდებარება გზმ-ს პროცედურას. ასევე, კოდექსის I დანართის 12-ე პუნქტის თანახმად, „საერთაშორისო ან შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზის რეკონსტრუქცია ან/და მოდერნიზაცია, რომლის მთლიანი მონაკვეთის სიგრძე 5 კილომეტრია ან 5 კილომეტრზე მეტია“. სტეფანწმინდა-გველეხის მონაკვეთი შედგება 2 ლოტისგან (ლოტი 1 და ლოტი 2). ლოტი 1 საპროექტო მონაკვეთის მთლიანი სიგრძე შეადგენს 4.5 კმ-ს. ამ მონაკვეთზე დაგეგმილია გზის მშენებლობა/რეკონსტრუქცია. ლოტი 2 საპროექტო მონაკვეთის მთლიანი სიგრძე შეადგენს 1502 მ-ს“. ლოტი 2-ზე დაგეგმილი სამუშაოების შესახებ ინფორმაციის წარმოდგენლობა, ასევე, ანგარიშის 5.13 თავში კუმულაციური ზემოქმედებასთან კავშირში წარმოდგენილი ჩანაწერი გვაფიქრებინებს, რომ **საავტომობილო გზების დეპარტამენტი გზის ამ ურთულეს მონაკვეთზე ცდილობს გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისაგან თავის არიდებას.**

ქვეთავში სახელწოდებით „კუმულაციური ზემოქმედება“ წარმოდგენილია ამ შინაარსისათვის სრულიად შეუსაბამო ჩანაწერი: „სტეფანწმინდა-გველეხის მონაკვეთი წარმოდგენილია 2 ლოტად. ამ ეტაპზე დაგეგმილია ლოტი 1-ის მშენებლობა, ხოლო შემდგომ მოხდება ლოტი 2-ის მონაკვეთის **სარეაბილიტაციო სამუშაოების განხორციელება**. ერთდროული სამშენებლო/სარეაბილიტაციო სამუშაოების წარმოება დაგეგმილი არ არის. შესაბამისად, კუმულაციური ზემოქმედება არ არის მოსალოდნელი“. როგორც ჩანს ლოტი-2 ის მონაკვეთზე მხოლოდ სარეაბილიტაციო სამუშაოებია დაგეგმილი; საავტომობილო გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოები კი გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას ექვემდებარება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუკი გზის სიგრძე 5 ან მეტი კილომეტრია. პროექტის ამგვარად დანაწევრების შემთხვევაში ლოტი-2 ის მიმართ გზმ პროცედურის გავლა არ არის სავალდებულო.

3. პროექტის ალტერნატივები

სკოპინგის ანგარიშში არის თავი სახელწოდებით „არაქმედების ალტერნატივა“, თუმცა ამ თავში წარმოდგენილი არ არის საქმიანობის განხორციელებლობის შემთხვევაში გარემოს არსებული მდგომარეობის ბუნებრივად განვითარების აღწერა, რომლის შეფასებაც შესაძლებელია არსებული ინფორმაციის გამოყენებით და მეცნიერულ ცოდნაზე დაყრდნობით; მხოლოდ აღნიშნულია, რომ არაქმედების ალტერნატივის არამიზანშეწონილობის დადასტურება, შესაძლებელია საქმიანობის მიზნებიდან გამომდინარე, რომელიც მდგომარეობს საქართველო რუსეთის დამაკავშირებელი მთავარი გზის გაუმჯობესებაში და შედეგად ტურიზმის განვითარების ხელშეწყობაში.

⁵ [განცხადება ადმინისტრაციული წარმოების შეწყვეტის თაობაზე](#) - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ, საერთაშორისო მნიშვნელობის მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის 118-126-ე კმ-ზე, არმა-სტეფანწმინდის შემოვლითი გზის საპროექტო მონაკვეთის მშენებლობა და ექსპლუატაცია

რაც შეეხება ადგილმდებარეობის ალტერნატივებს, ანგარიშში ნახსენებია ორი ალტერნატივა. ამასთან საბოლოო მარშრუტის კრიტერიუმებად მითითებულია მხოლოდ ფასი და მშენებლობის პერიოდში ტრანსპორტის უწყვეტად მოძრაობის შესაძლებლობა. სკოპინგის ანგარიშებში არ არის განხილული/დასაბუთებული შერჩეული ალტერნატივის უპირატესობა გარემოზე ზემოქმედების თვალსაზრისით.

4. ინფორმაციას დაგეგმილი საქმიანობის ფიზიკური მახასიათებლების შესახებ

სკოპინგის ანგარიშში საქმიანობის მასშტაბი არასრულად არის წარმოდგენილი.

4.1. სკოპინგის ანგარიშში საქმიანობის ნაწილად არ არის განხილული, მაგრამ სამშენებლო სამუშაოთა ჩამონათვალში ნახსენებია 0.4 კვ საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზების გადატანა 0.08კმ მანძილზე და 110 კვ საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზების გადატანა 0.75კმ-ზე.

სატენდერო დოკუმენტაციაში⁶ საუბარია 10კვ. ძაბვის ელექტროგადამცემი ხაზის გადატანაზე 0,285კმ მანძილზე და 110კვ. ძაბვის ეგზ „დარიელი-1“ №15-№16-№17 საყრდენებს შორის მალეების საჰაერო გზით გადატანაზე 1,80 კმ-ზე. სატენდერო დოკუმენტაციაში ამისგან განსხვავებულ მონაცემებსაც ვხვდებით.

გადამცემი ხაზების გადატანა განხილული უნდა იყოს საქმიანობის ნაწილად და შესაბამისად, უნდა შეფასდეს ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება.

4.2. სკოპინგის ანგარიშში წარმოდგენილი არ არის ფუჭი ქანების სანაყაროების, სამშენებლო მოედნების, სამშენებლო ბანაკების და სხვა დამხმარე ინფრასტრუქტურის განთავსების ადგილმდებარეობა და შესაბამისი ალტერნატივები, მისასვლელი გზების საჭიროება, ასფალტ/ბეტონის კვანძის მოწყობის საჭიროება და მათ მშენებლობასთან დაკავშირებული საკითხები. სკოპინგის ანგარიშის თანახმად, ეს საკითხები, თურმე, მშენებელმა კომპანიამ შემდეგში უნდა შეათანხმოს შესაბამის უწყებებთან - რაც, რაღა თქმა უნდა, არ შეესაბამება კანონის მოთხოვნებს.

5. ინფორმაციას გარემოზე შესაძლო ზემოქმედებისა და მისი სახეების შესახებ

ინფორმაციას დაცულ ტერიტორიაზე და ზურმუხტის ქსელის საიტზე ზემოქმედების შესახებ უკიდურესად არაპროფესიონალურად არის წარმოდგენილი. არ არის წარმოდგენილი ინფორმაცია დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელებით ადამიანის ჯანმრთელობაზე, სოციალურ გარემოზე, კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლსა და სხვა ობიექტზე შესაძლო ზემოქმედების შესახებ.

6. შემარბილებელი ღონისძიებები

სკოპინგის ანგარიში უნდა მოიცავდეს ინფორმაციას იმ ღონისძიებების შესახებ, რომლებიც გათვალისწინებული იქნება გარემოზე მნიშვნელოვანი უარყოფითი ზემოქმედების თავიდან ასაცილებლად, შესამცირებლად ან/და შესარბილებლად. ვინაიდან, საქმიანობის მასშტაბი და ზემოქმედება არ არის სათანადოდ აღწერილი და შეფასებული, შეუძლებელია წარმოდგენილი ყოფილიყო სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებებიც.

დასკვნა

განსახილველად წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიში არ აკმაყოფილებს გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-8 მუხლით დადგენილ მოთხოვნებს.

⁶ სტეფანწმინდა-გველეხი ლოტი-1 სიგრძით 4.5 კმ [საპროექტო ანგარიშის საბოლოო ვერსია](#). ტომი 1. განმარტებითი ბარათი, უწყისები. ხელშეკრულება: ე.ტ. N 41-22 შპს ტრანსპროექტი, მარტი 2023 წელი