მწვანე ალტერნატივა

გარემოსდაცვითი და სოციალური სამართლიანობისთვის საქართველოში

მწვანე ალტერნატივას შენიშვნები და კომენტარები თბილისის შემოვლითი გზის - ნატახტარი -რუსთავის მონაკვეთის ლოტი #2 - წიწამურიდან-ავჭალამდე მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლოატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე

7 მარტი, 2025

2024 წლის 30 დეკემბერს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე გამოქვეყნდა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ნატახტარი-რუსთავის მონაკვეთის წიწამური-ავჭალის უბნის (ლოტი #2) მშენებლობისა და ექსპლუატაცია პროექტის გარემოზე ზემოქმედებების შეფასების ანგარიში.

2023 წლის 10 ოქტომბერს საქმიანობაზე გაცემულია სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს უფროსის #539/ს ბრძანებით დამტკიცებული სკოპინგის დასკვნა.

გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-9 მუხლის მე-6 პუნქტის თანახმად, „სააგენტოს მიერ გაცემული სკოპინგის დასკვნა სავალდებულოა საქმიანობის განმახორციელებლისთვის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისას“. ასევე, თავად სკოპინგის დასკვნაში ხაზგასმითაა მითითებული, რომ „2.1 გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს სკოპინგის ანგარიშში მითითებული (განსაზღვრული, ჩასატარებელი) კვლევების შედეგები, მოპოვებული და შესწავლილი ინფორმაცია, გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესწავლილი ზემოქმედებები და შესაბამისი შემცირების/შერბილების ღონისძიებები“.

ყოველივე აღნიშნულის მიუხედავად, სკოპინგის დასკვნით განსაზღვრული რიგი საკითხები გზშ ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი.

მაგალითად, სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, წარმოდგენილი უნდა ყოფილიყო: „საპროექტო გზიდან და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურიდან უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე, მდინარემდე და სხვა შესაძლო ზემოქმედებას დაქვემდებარებულ ობიექტებამდე დაზუსტებული მანძილები“ - რაც არ არის განხილული ანგარიშში.

არ არის წარმოდგენილი დეტალური ინფორმაცია სამშენებლო სამუშაოების შესახებ, შესაბამისი გეგმა-გრაფიკის და ვადების მითითებით (გვირაბების, სახიდე გადასასვლელების და სხვა მონაკვეთების სამშენებლო სამუშაოების მითითებით). ასევე, დაგეგმილი ლოტების სამშენებლო სამუშაოების ვადების შესახებ ინფორმაცია.

Shp ფაილები არასრულყოფილია, წარმოდგენილია ფრაგმენტულად და მნიშვნელოვანი ხარვეზებით. არ არის სრულყოფილი ინფორმაცია სანაყაროების განთავსების შესაძლო ადგილების, ასევე სამშენებლო ბანაკისთვის განკუთვნილი შესაძლო ტერიტორიების შესახებ.

თბილისი, 0179, საქართველო
ფალიაშვილის ქ. 39b, IV სართ.
ტელეფონი: (995 32) 222 38 74
ელ. ფოსტა: greenalt@greenalt.org
ვებ-გვერდი: www.greenalt.org

გაუგებარია, დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ თუნდაც მხოლოდ ჩამოთვლილი საკითხების თაობაზე ინფორმაციის არქონის პირობებში, როგორ უნდა შეფასდეს საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედება.

სხვადასხვა საკითხებთან მიმართებით ჩვენი შენიშვნები უფრო დეტალურად იხილეთ ქვემოთ.

პროექტის მიზანშეწონილობა და საჭიროების დასაბუთება

გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის თანახმად, გზშ-ს ანგარიშში დასაბუთებული უნდა იყოს პროექტის მიზანშეწონილობა. კერძოდ, კოდექსის მე-10 მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით, გზშ ანგარიში უნდა მოიცადეს: „გარემოზე შეუქცევადი ზემოქმედების შეფასებას და მისი აუცილებლობის დასაბუთებას, რაც გულისხმობს გარემოზე შეუქცევადი ზემოქმედებით გამოწვეული დანაკარგისა და მიღებული სარგებლის ურთიერთშეწონას გარემოსდაცვით, კულტურულ, ეკონომიკურ და სოციალურ ჭრილში“.

გზშ-ის ანგარიშის პირველ და მომდევნო ქვეთავებში წარმოდგენილი მოსაზრებები ვერ ასაბუთებს პროექტის განხორციელების საჭიროებას. ზედაპირულად არის შეფასებული ის დანაკარგი, რომელიც თბილისის ახალი შემოვლითი გზის გაყვანის შემთხვევაში მიადგება ბუნებრივ თუ სოციალურ გარემოს. პროექტიდან მიღებულ ერთ-ერთ სარგებლად დასახელებულია, რომ გზის გაყვანის შემთხვევაში დასახელებულ ტერიტორიებზე ზემოქმედება თავიდან იქნება აცილებული, მაშინ როცა ავჭალის მოსახლეობაზე ზემოქმედების საკითხი საერთოდ უგულებელყოფილია.

პროექტიდან მიღებულ სარგებელთან დაკავშირებით, კონკრეტულ რიცხვებში მხოლოდ მშენებლობის პროცესში დასაქმებულთა შესახებ ინფორმაცია არის წარმოდგენილი, რაც 150-200 ადამიანს შეადგენს. შესაბამისად, დოკუმენტი არ იძლევა პროექტისგან მოსალოდნელი სარგებლის რიცხვებით გამოხატული ანალიზის შესაძლებლობას. ამასთან, არ არის შეფასებული პროექტის მოსალოდნელი უარყოფითი შედეგები და დანაკარგები ზოგადად ქვეყნისთვის და ადგილობრივი მაცხოვრებლებისთვის.

ალტერნატივების ანალიზი

გარემოზე ზემოქმედების შეფასების საკვანძო საკითხს დაგეგმილი საქმიანობის ალტერნატივის ანალიზი წარმოადგენს, კერძოდ, ინფორმაციას გარემოს დაცვის მიზნით შემოთავაზებული დაგეგმილი საქმიანობისა და მისი განხორციელების ადგილის ყველა გონივრული ალტერნატივის შესახებ, შესაბამისი დასაბუთებით, მათ შორის, უმოქმედობის (ნულოვანი) ალტერნატივის შესახებ, რომელიც გულისხმობს საქმიანობის განუხორციელებლობის შემთხვევაში გარემოს არსებული მდგომარეობის ბუნებრივად განვითარების აღწერას. გზშ ანგარიშში ნულოვანი, მიმართულებების და გზის გაფართოება მოდიფიცირების გარეშე ალტერნატივებია განხილული. ნულოვანი ალტერნატივა, ისევე როგორც სხვა ალტერნატივები ძირითადად ფორმალურად არის განხილული და რეალურად რაიმე შეფასების გაკეთების შესაძლებლობას არ იძლება. რაც შეეხება მიმართულების ალტერნატივებს - გზის მშენებლობა მხოლოდ ერთი მიმართულებით არის განხილული, შესაბამისად სხვადასხვა ვარიანტების შედარების შესაძლებლობა არც ამ შემთხვევაშია.

არსებული საავტომობილო გზის გაფართოების ალტერნატივაში ვკითხულობთ, რომ „განსახილველ მონაკვეთზე არსებული გზის გაფართოების შემთხვევაში ‘ძალაში რჩება’ ყველა ის პრობლემა, რომელიც ნულოვანი ალტერნატივის შემთხვევაშია აღნიშნული:

- გზა სრულად დარჩება მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალში;
- კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებთან მიმართებით მდგომარეობა არ შეიცვლება;
- ტექნიკური შეუსაბამობა და უსაფრთხოების პრობლემები შენარჩუნდება;
- გზის გაფართოების შემთხვევაში გასწვრივ საჭირო გახდება განსახლება;

- დასახლებულ ზონებთან სიახლოვის გამო მშენებლობის და ექსპლოატაციის ეტაპებზე გაიზრდება მოსახლეობაზე ხმაურის და ემისიების გავლენა. ისევე როგორც არაქმედების ალტერნატივის შემთხვევაში - გზის ექსპლოატაციის დროს და მომავალში, სატრანსპორტო ნაკადის ზრდის პირობებში, ეს ზემოქმედება გაიზრდება;
- გზის გაგანიერების სამუშაოების წარმოების შემთხვევაში ადგილი ექნება ემისიების და ხმაურის მოკლევადიან ზრდას. მოსალოდნელია ვიბრაციის მომატება და ზემოქმედება სატრანსპორტო ნაკადზე (გადაადგილების შეფერხება/გართულება). ეს ზემოქმედებები მოკლევადიანი, სამუშაოს წარმოების პერიოდით იქნება შემოსაზღვრული, თუმცა მაინც გასათვალისწინებელია.

მიღებული პრაქტიკის შესაბამისად, საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების შემთხვევაში რეკომენდებულია დასახლებული ზონიდან მათი შესაძლებლობისდაგვარად დაშორება და ადგილობრივი სატრანსპორტო ნაკადებისგან განცალკევება“.

არჩეული ალტერნატიული ვარიანტის განხორციელების შემთხვევაშიც, გზა მაინც რჩება მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალში და ავტობანის ბუნებიდან გამომდინარე მოსალოდნელია, რომ უფრო უხეშად შეიჭრება ამ არეალში; გზა უფრო მეტად უახლოვდება დასახლებულ ზონას (განსაკუთრებით ავჭალის ტერიტორიაზე), რაც ზრდის ადგილობრივებზე ხმაურით, ვიბრაციის, ემისიების ზემოქმედებას. აღნიშნული საკითხი საერთოდ უგულებელყოფილია ალტერნატივების შეფასების დროს.

გარდა ზემოთაღნიშნულისა, სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, გზშ-ის ანგარიშის შესაბამის ქვეთავში, დეტალურად უნდა ყოფილიყო დასაბუთებული „საავტომობილო გზისა და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის (სამშენებლო ბანაკები, სანაყაროები და სხვ.) განთავსების ალტერნატიული ვარიანტებიდან შერჩეული ალტერნატივების გარემოსდაცვითი, სოციალური, ეკონომიკური და ტექნიკური უპირატესობები;“ - რაც ასევე არ არის წარმოდგენილი.

ფუჭი ქანების სანაყაროები და სამშენებლო ბანაკი

სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული მოთხოვნების მიუხედავად, ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი ინფორმაცია არც ფუჭი ქანების განთავსების და არც სამშენებლო ბანაკის მდებარეობისა და მახასიათებლების შესახებ. აღნიშნული საკითხი მეტად მნიშვნელოვანია, რადგან პროექტის მიხედვით წიწამურის უბანზე არსებული და საპროექტო გზის ნაწილი მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიანი ვიზუალური დაცვის არეალის საზღვრებში გადის, ავჭალის უბანზე - ურბანულ ზონაში.

გზშ ანგარიშშივე ვკითხულობთ, რომ „სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას გვირაბიდან გამოტანილი ქანების/გრუნტის განთავსებისთვის, მოხსნილი ნაყოფიერი ნიადაგის დროებითო დასაწყობების და, საჭიროების შემთხვევაში, ბანაკის მოწყობისთვის საპროექტო ზონაში ტერიტორიის შერჩევა საკმაოდ რთულია. პროექტს საჭიროებისთვის გამოსაყენებლად შესაფერისი ადგილის შერჩევისას საკადასტრო ინფორმაციის მიხედვით საპროექტო გვირაბის აღმოსავლეთი პორტალიდან მიახლოებით 9კმ-ში არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების ტერიტორია იქნა იდენტიფიცირებული.“ როგორც ანგარიშიდან ირკვევა, მშენებელმა შესაძლებელია განიხილოს ამ ტერიტორიის საზღვრებში შერჩეული რომელიმე უბანი პროექტის საჭიროებისთვის გამოსაყენებლად. აღნიშნული საკითხები დეტალურ შესწავლას და დაზუსტებას საჭიროებს.

პროექტის დანაწევრება

წარმოდგენილი გზშ ანგარიშის თანახმად, „**პროექტი** ორ მონაკვეთს - ნატახტარი ჟინვალს და ნატახტარი-რუსთავს მოიცავს. ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასების დასრულების შემდეგ პროექტირების და, ეტაპობრივად, **მშენებლობის მიზნებისთვის** პროექტი ხუთ ლოტად დაიყო:

- ნატახტარი -ჟინვალი (ლოტი 1),
- ნატახტარი-რუსთავი (ლოტები 2-5).

ნატახტარი-ჟინვალის (ლოტი 1), ნატახტარი (წიწამური)-ავჭალას (ლოტი 2), ავჭალა-აეროპორტის (ლოტი 3) და აეროპორტი-ლოჭინის უბნის (ლოტი 4) გარემოზე ზემოქმედების შეფასების სკოპინგის ეტაპი დასრულებულია. ლოჭინი-რუსთავის (ლოტი 5) მონაკვეთის პროექტზე მიღებულია გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება“.

თუკი, ხაზობრივი ნაგებობის მშენებლობის პროექტის დანაწევრება მისაღები და გავრცელებული პრაქტიკაა პროექტის განხორციელების, ანუ - მშენებლობის ეტაპზე, ეს სრულიად დაუშვებელია პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისას. რადგან ერთიანი ნაგებობის მშენებლობის პროექტის ცალკეული მონაკვეთების ზემოქმედების (მთლიანი პროექტის განხორციელებით შექმნილი სრული სურათისგან) დამოუკიდებლად განხილვა შეუძლებელია.

აქვე აღსანიშნავია, რომ ნატახტარი-ჟინვალის (ლოტი 1) მონაკვეთზე სკოპინგის ეტაპი არ არის დასრულებული, როგორც ეს ანგარიშშია მითითებული და ხაზობრივი ნაგებობის დანაწევრებული პროექტის ყველა მონაკვეთი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების სხვადასხვა ეტაპზეა. რაც კიდევ უფრო ართულებს ერთიანი სურათის დანახვას და ზემოქმედების ადექვატურად შეფასებას.

საზოგადოების ინფორმირებულობა და საჯარო განხილვა

2025 წლის 18 თებერვალს მცხეთის მუნიციპალიტეტის საგურამოს თემის დავით გურამიშვილის სახელობის ბიბლიოთეკის შენობაში და ა(ა)იპ თბილისის N48 საბავშვო ბაგა-ბაღის შენობაში ჩატარდა პროექტის საჯარო განხილვები.

შეხვედრამდე, ოთხი დღით ადრე მწვანე ალტერნატივას წარმომადგენლები იმყოფებოდნენ საპროექტო ტერიტორიებზე და შეხვდნენ დაგეგმილი გზის მიმდებარედ მცხოვრებ მოქალაქეებს. როგორც გაირკვა, ინფორმაცია საჯარო განხილვის შესახებ არ იქნა მიწოდებული მოსახლეობისათვის. განცხადებები საჯარო განხილვის შესახებ, გარდა გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის გარემოსდაცვითი საინფორმაციო პორტალის ვებ-გვერდისა, არ ყოფილა გამოქვეყნებული არსად. მოსახლეობის ნაწილმა დაგეგმილი საჯარო განხილვის შესახებ ჩვენგან შეიტყო.

თუმცა, დაინტერესებული საზოგადების გარკვეული ნაწილი, ალბათ კვლავ ინფორმაციის გარეშე დარჩა. ყურადსაღებია, რომ გადაწყვეტილების მიღება მოსახლეობის საჯარო განხილვაში მონაწილეობის გარეშე მნიშვნელოვნად აზარალებს პროცესს, ვინაიდან ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მოსახლეობისათვის პროექტის შესახებ ინფორმაციის მიღების ერთადერთი საშუალება სწორედ საჯარო განხილვაა. საქმიანობის შესახებ ინფორმაცია არ გავრცელებულა, რითაც შეიზღუდა არა მარტო გადაწყვეტილების მიღების პროცესში მონაწილეობაზე მოქალაქეების უფლება, არამედ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობაზე უფლებაც.

აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით, გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის წარმომადგენელმა გვიპასუხა, რომ **ინფორმაციის გავრცელება არ იყო მათი მოვალეობა, რადგან ეს თვითმმართველობის პასუხისმგებლობას წამოადგენდა** (დაინტერესების შემთხვევაში მოგაწვდით აღნიშნულის ვიდეოჩანაწერს).

ორივე საჯარო განხილვაზე წარმოდგენილი პრეზენტაცია იყო ზოგადი, ანალოგიური და საჯარო განხილვის ჩატარების ადგილისთვის შეუსაბამო. დარბაზში არ იყო საკმარისი რაოდენობის დასაჯდომი ადგილები, შესაბამისად გარკვეული დროის მანძილზე ადამიანებს ფეხზე დგომა უხდებოდათ. მომხსენებელს არ ჰქონდა მიკროფონი, შესაბამისად, შეუძლებელი იყო პრეზენტაციისა და დასმულ შეკითხვებზე გაცემული პასუხების მოსმენა. გარკვეული დროის გასვლის შემდეგ, ამ ყველაფრით უკმაყოფილო მოსახლეობის დიდმა ნაწილმა დატოვა (ა(ა)იპ თბილისის N48 საბავშვო ბაგა-ბაღის შენობა) საჯარო განხილვა, თუმცა შეხვედრა მაინც გაგრძელდა.

ფაქტიურად არცერთი საჯარო განხილვის მსვლელობისას პრეზენტაციების წარდგენისას არ იყო გამახვილებული ყურადღება ისეთ მნიშვნელოვან საკითხებზე, როგორიცაა საპროექტო გზის დაშორება უახლოესი სახლებიდან, შესაბამისად გაურკვეველი დარჩა რა იქნება გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე წარმოქმნილი ხმაურის და ჰაერის დაბინძურების დონე უახლოეს საცხოვრებელ სახლებამდე და რა შემარბილებელი ღონისძიებები იქნება გატარებული მოსახლეობაზე უარყოფითი ზემოქმედების შესამცირებლად. გარდა ამისა, საჯარო განხილვის მსვლელობისას პასუხგაუცემელი დარჩა განსახლებისა და კომპენსაციის საკითხები. ადგილობრივების ძირითადი შეკითხვები სოციალურ და განსახლების საკითხებს უკავშირდებოდა. კერძოდ, თუ რამდენი მიწის ნაკვეთი, სახლი ექვემდებარება კომპენსაციას ან განსახლებას. აღნიშნულთან დაკავშრებით, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წამომადგენლები მუდმივად იმეორებდნენ, ეს საკითხები საჯარო განხილვის საგანს არ წარმოადგენდა.

მიუხედავად იმისა, რომ მოსახლეობის ნაწილმა დააფიქსირა შეკითხები და შენიშვნები, გარემოს ეროვნული სააგენტოს და გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის წარმომადგენელი მათ მუდმივად მოუწოდებდა ნებისმიერი შეკითხვის შესახებ წერილობით მიემართათ სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოსათვის, თუმცა არცერთი საჯარო განხილვისას პრეზენტაციის ბოლოს არ ყოფილა მითითებული გარემოს ეროვნული სააგენტოს საკონტაქტო მონაცემები; არავის არ აუხსნია დაინტერესებული საზოგადებისათვის სად უნდა ენახათ პროექტთან დაკავშირებული დოკუმენტაცია. გასათვალისწინებელია, რომ გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებ-გვერდზე დოკუმენტების მოძებნა ადამიანისთვის, რომელსაც ამის გამოცდილება არ აქვს შეუძლებელია. გარემოს ეროვნული სააგენტომ უნდა უზრუნველყოს განხილვებზე არატექნიკური რეზიუმეს ხელმისაწვდომობა მაინც, რომ იმ ადამიანებს, რომლებსაც არ აქვთ მისი ელექტრონულად მოპოვების შესაძლებლობა, ჰქონდეთ საშუალება გაეცნონ ნაბეჭდ ვერსიას.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღებისათვის წარმოდგენილი დოკუმენტები არ აკმაყოფილებს გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით დადგენილ მოთხოვნებს. სკოპინგის დასკვნით განსაზღვრული საკითხები არ არის გზშ ანგარიშში ასახული. რადგან არ არსებობს კოდექსით დადგენილი ამ ვალდებულების შესრულებისაგან თავის არიდების კანონით დაშვებული შესაძლებლობა, გარემოს ეროვნულ სააგენტოს არც კი უნდა დაეწყო (ან სულ მცირე, შეეჩერებინა) ადმინისტარციული წარმოება. ამასთან, შეუძლებელია რაიმე კრიტერიუმით 2025 წლის 18 თებერვალს ჩატარებული შეხვედრები ჩაითვალოს საჯარო განხილვად. ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე, დაუშვებელია საქმიანობაზე გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება.