

**შენიშვნები თბილისის შემოვლითი გზის ნატანტარი-რუსთავის მონაკვეთის  
ლოტი #3 - ავჭალიდან აეროპორტის უბნამდე მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლოატაციის  
პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე**

16 აპრილი, 2025

2024 წლის 18 თებერვალს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე [გამოქვეყნდა](#) საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ნატანტარი-რუსთავის მონაკვეთის ავჭალა-აეროპორტის უბნის (ლოტი #3) მშენებლობისა და ექსპლოატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედებების შეფასების ანგარიში.

2024 წლის 3 ოქტომბერს საქმიანობაზე გაცემულია სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს უფროსის #566/ს [ბრძანებით](#) დამტკიცებული სკოპინგის დასკვნა.

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

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

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

სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული მოთხოვნების მიუხედავად, ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი ინფორმაცია არც ფუჭი ქანების განთავსების და არც სამშენებლო ბანაკის მდებარეობისა და მახასიათებლების შესახებ. კერძოდ, სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, წარმოდგენილი უნდა ყოფილიყო: „დეტალური ინფორმაცია მშენებლობის პროცესში წარმოსაქმნელი ფუჭი ქანების რაოდენობისა და მართვის (დროებითი და მუდმივი დასაწყობების ადგილების) შესახებ. დაზუსტებული ინფორმაცია სამშენებლო ბანაკის/ბანაკებისა და მათ შორის სამშენებლო უბნის/უბნების ადგილმდებარეობის შესახებ. დასაბუთებული საავტომობილო გზისა და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის (სამშენებლო ბანაკი/სამშენებლო ბანაკები, სანაყარო/სანაყაროები და სხვ.) განთავსების ალტერნატიული ვარიანტებიდან შერჩეული ალტერნატივების გარემოსდაცვითი, სოციალური, ეკონომიკური და ტექნიკური უპირატესობები.“ აგრეთვე, არ არის დაზუსტებული მოხდება ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დასაწყობების ადგილების შესახებ ინფორმაცია.

გზმ ანგარიშის მიხედვით, როგორც ფუჭი ქანების სანაყაროების, ასევე სამშენებლო ბანაკების ტერიტორიების შერჩევის საკითხი დაზუსტებულ იქნება მშენებლის მიერ სამუშაოების დაწყებამდე. აღნიშნული საკითხის გზმ ანგარიშში განხილვა მეტად მნიშვნელოვანია, რადგან პროექტის მიხედვით საპროექტო გზა ურბანულ ზონაში გადის.

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

### **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 ანგარიშში 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“.

დოკუმენტებში საერთოდ არ არის წარმოდგენილი პროექტის მიზანშეწონილობის დასაბუთება. გზშ ქვეთავებში წარმოდგენილი მოსაზრებები ვერ ასაბუთებს პროექტის განხორციელების საჭიროებას. ზედაპირულად არის შეფასებული ის დანაკარგი, რომელიც თბილისის ახალი შემოვლითი გზის გაყვანის შემთხვევაში მიაღება ბუნებრივ თუ სოციალურ გარემოს.

### **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 განხორციელებლობის შემთხვევაში გარემოს არსებული მდგომარეობის ბუნებრივად განვითარების აღწერას. გზშ ანგარიშში ნულოვანი და მიმართულებების ალტერნატივებია განხილული. ნულოვანი ალტერნატივა, ისევე როგორც სხვა ალტერნატივები ძირითადად ფორმალურად არის განხილული და რეალურად რაიმე შეფასების გაკეთების შესაძლებლობას არ იძლევა.

მიმართულებების ალტერნატივების შედარებისას, არსებული საავტომობილო გზის გაფართოების ალტერნატივაზე უარის თქმა, მცხეთის ისტორიული ძეგლების ერთიან ვიზუალურ დაცვის არეალთან კვეთამ, გადაადგილების უსაფრთხოების, მეწყრული პროცესების რისკებმა განაპირობა.

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, გლდანის და პატარა ლილოს ტერიტორიაზე), რაც ზრდის ადგილობრივებზე ხმაურით, ვიბრაციის, ემისიების ზემოქმედებას. აღნიშნული საკითხი საერთოდ უგულებელყოფილია ალტერნატივების შეფასების დროს.

გარდა ამისა, როგორც გზშ ანგარიშში ვკითხულობთ, არჩეული ალტერნატივის შემთხვევაშიც გვხვდება როგორც ქვათაცვენის, ასევე რამდენიმე მეწყრული უბანი. მეწყრულსაშიში ადგილები მიუყვება როგორც გაუქმებული რკინიგზის გვირაბის თავს, ასევე მთლიანად საპროექტო გზას. 7.1.10. ქვეთავში ვკითხულობთ, რომ „ხელოვნური მიზეზებით გამოწვეული მეწყრებიდან აღსანიშნავია ჩრდილოეთით დაქანებულ ფერდობზე (pk 54+50 to pk 59+50) განვითარებული 24,000 მ<sup>2</sup> ფართობის მეწყერი. გაჩენილ ნაპრალში სიღრმე 3-4 მ-ს აღწევს, სეისმურ ზონდირების მეთოდით შესრულებულ პროფილზე იკვეთება 6-7 მეტრის სიმაღლის მცირე წინაღობის მქონე ზედაპირული ფენა. მეწყერი საპროექტო გზისთვის საფრთხის შემცველია და საჭიროებს ჩარევას. ასევე, ამ მეწყრის მიმდებარედ, ფერდობები ანალოგიური საფრთხის შემცველია და საჭიროებს განსაკუთრებულ ყურადღებას სამუშაოების შესრულების

პროცესში, რათა არ მოხდეს ხელოვნურად ანალოგიური მეწყრულ გრავიტაციული მოვლენის განვითარება“. სრულიად გაუგებარია, რატომ მოხდა აღნიშნული ალტერნატიული ვარიანტის არჩევა, როცა ტერიტორია კვლავ მეწყრულ უბნებს მიუყვება. თუკი, ამჟამინდელი გზის გასწვრივ მეწყრული უბნების მართვა ამდენად რთულია, არანაირი გარანტია არ გვაქვს, რომ ახალი გზის გაყვანის შემთხვევაში უარეს შედეგს არ მივიღებთ.

### **პროექტის დანაწევრება**

წარმოდგენილი გზმ 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-ჟინვალის (ლოტი 1),
- ნატახტარი-რუსთავის (ლოტები 2-5).

ნატახტარი-ჟინვალის (ლოტი 1), ნატახტარი (წინამური)-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.

გარდა ამისა, ავჭალის მოსახლეობის ნაწილს გლდანში დასჭირდა საჯარო განხილვაზე დასასწრებად წასვლა, რადგან თბილისის შემოვლითი გზის ლოტი 3 სწორედ ავჭალის მონაკვეთზე იწყება. პროექტის დანაწევრების გამო, ერთ უბანში მცხოვრები მოსახლეობის ნაწილი მოექცა ლოტი 2-ის ზემოქმედების ქვეშ, ხოლო ნაწილი ლოტი 3-ის. შესაბამისად, პროექტის დანაწევრების გამო, თუნდაც ერთ დასახლებულ ტერიტორიულ ერთეულზე არ არის შესაძლებელი პროექტის სრული ზემოქმედების შეფასება და ერთიანი სურათის დანახვა.

### **ხმაურის ზემოქმედება**

გზმ ანგარიშის მიხედვით, პროექტის 300 მეტრიან ზონაში 1020 შენობა ხვდება. ექსპლუატაციის ეტაპზე, ხმაურის გადაჭარბებას ადგილი ექნება 361 შენობასთან. დოკუმენტივ კვითხულობთ, რომ „გლდანი 2-ის ზონაში განხილულ მონაკვეთებს შორის გადაჭარბების ზონაში მოქცეული შენობების რაოდენობა სხვა უბნებთან შედარებით მეტი იქნება. ყველაზე მეტი გადაჭარბება მოსალოდნელია პატარა ლილოს ტერიტორიაზე, რომელიც მცირე მანძილით არის დაშორებული სამუშაო ზონიდან“. მიუხედავად ამ ყველაფრისა, არ არის სათანადოდ წარმოდგენილი შემარბილებელი ღონისძიებები.

როგორც დოკუმენტში კვითხულობთ, ექსპლუატაციის ეტაპზე ხმაურის ზეგავლენის შესამცირებლად დაგეგმილია ხმაურდამცავი კედლების მოწყობა. თუმცა, რა ტიპის ხმაურდამცავი კედლების მოწყობა იგეგმება, დაკონკრეტებული არ არის. ამაზე პასუხი ვერც საჯარო განხილვაზე მივიღეთ. უკვე წარმოდგენილი უნდა იყოს ხმაურდამცავი კედლების მოწყობის სხვადასხვა ალტერნატიული

ვარიანტები, რათა შესაძლებლობა გვქონდეს შევაფასოთ არჩეული ხმაურდამცავი ბარიერის უპირატესობა სხვასთან მიმართებაში.

გარდა ამისა, საპროექტო გზიდან მოსახლეობის მცირე მანძილით დაშორების გამო, მიგვაჩნია, რომ ხმაურიანი სამუშაოების შესრულება უნდა მოხდეს მხოლოდ დღის საათებში, რაც ასევე არ არის დაზუსტებული ანგარიშში.

### **საზოგადოების ინფორმირებულობა და საჯარო განხილვა**

2025 წლის 27 მარტს პატარა ლილოს საჯარო სკოლის, გლდანის რაიონის გამგეობის და სოფ. გლდანის კულა გლდანელის საჭიდაო დარბაზის შენობებში ჩატარდა პროექტის საჯარო განხილვები.

შეხვედრამდე, ორი 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 საზოგადოების 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.

აგრეთვე, გასათვალისწინებელია, რომ გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებ-გვერდზე განცხადების, ან დოკუმენტების მოძებნა ადამიანისთვის, რომელსაც ამის გამოცდილება არ აქვს შეუძლებელია. გარემოს ეროვნული სააგენტო უნდა უზრუნველყოს განხილვებზე არატექნიკური რეზიუმეს ხელმისაწვდომობა მაინც, რომ იმ ადამიანებს, რომლებსაც არ აქვთ მისი ელექტრონულად მოპოვების შესაძლებლობა, ჰქონდეთ საშუალება გაეცნონ ნაბეჭდ ვერსიას.

ამასთან, 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.

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღებისათვის წარმოდგენილი დოკუმენტები არ აკმაყოფილებს გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით დადგენილ მოთხოვნებს. სკოპინგის დასკვნით განსაზღვრული საკითხები არ არის გზმ 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)

ადმინისტრაციული წარმოება. ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე, დაუშვებელია საქმიანობაზე გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება.