

შენიშვნები და კომენტარები
თბილისის შემოვლითი გზის ნატახტარი-რუსთავის მონაკვეთის
ლოტი #3 - ავჭალიდან აეროპორტის უბნამდე მონაკვეთის
მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტის
გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე



მწვანე ალტერნატივა

გარემოსდაცვითი და სოციალური
სამართლიანობისთვის
საქართველოში

17 ივლისი, 2025

2024 წლის 18 თებერვალს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე [გამოქვეყნდა](#) საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ნატახტარი-რუსთავის მონაკვეთის ავჭალი-აეროპორტის უბნის (ლოტი #3) მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედებების შეფასების ანგარიში. 2025 წლის 1 მაისს გარემოს ეროვნულმა სააგენტომ გარკვეული საკითხების დაზუსტების მიზნით [შეაჩერა](#) ადმინისტრაციული წარმოება. საავტომობილო გზების დეპარტამენტს სააგენტოსთვის ორი თვის ვადაში უნდა წარედგინა დაზუსტებული/დამატებითი ინფორმაცია, ასევე, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივას“ და ადგილობრივი მოსახლეობის მიერ წარდგენილ შენიშვნებისა და მოსაზრებების გათვალისწინების შესახებ ინფორმაცია/დოკუმენტაცია ცხრილის სახით. 2025 წლის 20 ივნისს გარემოს ეროვნულმა სააგენტომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა წარმოდგინა შენიშვნებზე [პასუხები](#) და სააგენტომ კვლავ განაახლა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების პროცედურა.

წინამდებარე შენიშვნები ‘განახლებულ’ გზმ ანგარიშზეა მომზადებული.

1. სკოპინგის დასკვნასთან შესაბამისობა

გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-9 მუხლის მე-6 პუნქტის თანახმად, „სააგენტოს მიერ გაცემული სკოპინგის დასკვნა სავალდებულოა საქმიანობის განმახორციელებლისთვის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისას“. კოდექსი ამ ვალდებულებას მკაფიოდ განსაზღვრავს და არ ითვალისწინებს რაიმე სახის გამონაკლისებს. ამიტომ როგორც ამ კონკრეტულ, ისე სხვა სკოპინგის დასკვნებში ვხვდებით ჩანაწერებს, 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“.

მიუხედავად ამისა, გარემოს ეროვნული სააგენტოს 2024 წლის 3 ოქტომბრის N 566/ს ბრძანებით გაცემული [სკოპინგის დასკვნით](#) განსაზღვრული რიგი უმნიშვნელოვანესი და არსებითი საკითხების შესახებ ინფორმაცია გზმ ანგარიშში (რომელიც საკმაოდ სქელტანიანი დოკუმენტებით არის წარმოდგენილი) არ არის მოცემული:

1.1 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 მიაღგება ბუნებრივ თუ სოციალურ გარემოს.

მწვანე ალტერნატივას ამ შენიშვნაზე დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ პასუხში აღნიშნულია: „პროექტის საჭიროება და მიზანშეწონილობის საკითხი განხილულია გზშ-ს შესავალ ნაწილში. პროექტის ხარჯ-სარგებლიანობის საკითხი განხილულ იქნა პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასების ფარგლებში, როდესაც ჩატარდა მთლიანად ჟინვალის-რუსთავის გზის საპროექტო მონაკვეთის შესაძლო ალტერნატივების მულტიკრიტერიული ანალიზი, რაც გულისხმობს შეფასებას ტექნიკური, ეკონომიკური, გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით“.

მნიშვნელოვანია დეპარტამენტის განმარტება იმასთან დაკავშირებით, რომ ხარჯ-სარგებლიანობის საკითხი განხილულ იქნა პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასების ფარგლებში, თუმცა ამ განმარტებას არ აქვს არანაირი ღირებულება, თუკი თავად ეს ინფორმაცია არ არის წარმოდგენილი, როგორც ამას ითხოვს გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი.

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

გარდა ამისა, როგორც გზა ანგარიშში ვკითხულობთ, არჩეული ალტერნატივის შემთხვევაშიც გვხვდება როგორც ქვათაცვენის, ასევე რამდენიმე მეწყრული უბანი. მეწყერსაშიში 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 მ² 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.

მწვანე ალტერნატივას შენიშვნაზე ალტერნატივების ანალიზთან დაკავშირებით დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ დოკუმენტში რაიმე ახალი განმარტება ან დამატებითი ინფორმაცია არ არის წარმოდგენილი.

1.3 მოსახლეობასთან დაშორება

სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, წარმოდგენილი უნდა ყოფილიყო: „საპროექტო გზიდან და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურებიდან უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე, მდინარემდე და სხვა შესაძლო ზემოქმედებას დაქვემდებარებულ ობიექტებამდე დაზუსტებული მანძილები;“ - რაც არ არის განხილული ანგარიშში. გზა ანგარიშის ცხრილში 13.1. „სკოპინგის დასკვნით მოთხოვნილი საკითხები და მათზე რეაგირება“, ან მოთხოვნასთან დაკავშირებით აღნიშნულია, რომ „ინფორმაცია მოცემულია გზა-ს ანგარიშის ტომში 1, ცხრილები 3.2. და 4.1“. ეს ცხრილები, კი ამ ინფორმაცია არ მოიცავს:

ცხრილი 3.2. დასახლებული ტერიტორიები საპროექტო დერეფანში

#	დასახლებული პუნქტი	მოსახლეობა (2014 წლის საყოველთაო აღწერის მიხედვით)	მდებარეობა დასახლებულ ზონასთან მიმართებით
1	წიწამური	124	ესაზღვრება
2	მცხეთა	7,940	დამორებულია (მანძილი მიახლ 742მ)
3	თბილისი, გლდანის	168,345	კვეთს დასახლებულ ზონას
4	თბილისი, ნაძალადევი	154,067	გადის ადმინ საზღვრებში
5	თბილისი, სამგორი	168,974	კვეთს დასახლებულ ზონას
6	პატარა ლილო	666	კვეთს
7	დიდი ლილო	2417	გადის სიახლოვეს
8	გამარჯვება	4,670	ესაზღვრება
9	ფოლადაანთკარი	694	ესაზღვრება
10	ყარაჯალარი	4,136	კვეთს
11	ყარათაკლია	1,550	ესაზღვრება/კვეთს
წითელი ფერით მონიშნულია ლოტი 3-ის ზონაში მდებარე დასახლებული უბნები/დასახლებები. დამატებითი ინფორმაცია იხილეთ ქვეთავში 4.			

ცხრილი 4.1. დასახლებული ტერიტორიები საპროექტო დერეფანში

#	დასახლებული პუნქტი	მოსახლეობა (2014 წლის საყოველთაო აღწერის მიხედვით)	დამორება საპროექტო გზიდან, მ
1	თბილისი, გლდანის	168,345	კვეთს დასახლებულ ზონას. გზის ბუფერი უშუალოდ კვეთს დასახლებულ ზონას საცხოვრებელი სახლებიდან სხვადასხვა დამორებით
2	თბილისი, ნაძალადევის	154,067	ესაზღვრება, დასახლებულ უბნებთან ახლოს არ გადის
3	თბილისი, სამგორის	168,974	უშუალოდ კვეთს დასახლებულ ზონას საცხოვრებელი სახლებიდან სხვადასხვა დამორებით
4	პატარა ლილო	666	ბუფერის საზღვრიდან 58მ
5	დიდი ლილო	2417	ბუფერის საზღვრიდან 1.1კმ

მწვანე ალტერნატივას ამ შენიშვნაზე დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ დოკუმენტში აღნიშნულია:

„გზმ-ს ანგარიშის ტომში 1, თავი 4 (ცხრილი 4.1) აღნიშნულია, რომ საპროექტო გზის ბუფერი უშუალოდ კვეთს გლდანის ტერიტორიას საცხოვრებელი სახლებიდან სხვადასხვა დამორებით, ესაზღვრება ნაძალადევის ადმინისტრაციულ საზღვარს, თუმცა დასახლებული ზონის ახლოს არ გადის, კვეთს სამგორის ტერიტორიას, სადაც გლდანის მონაკვეთის მსგავსად საცხოვრებელი სახლებიდან სხვადასხვა დამორებით გადის. საპროექტო გზის ბუფერი დამორებულია პატარა ლილოს და დიდი ლილოს ტერიტორიებიდან 58მ და 1.1კმ-ით.

სავალი ნაწილის კიდიდან უახლოეს შენობებამდე მინიმალური მანძილი 19მ შეადგენს. თუმცა გასათვალისწინებელია, რომ პროექტის განხორციელებამდე მოხდება განსახლების ბუფერში მოქცეული შენობების გამოსყიდვა. ამიტომ, **დამორება უახლოეს შენობამდე შესაძლებელია შეიცვალოს.** შემოქმედების შეფასების პროცესში, დასახლებულ ზონაზე შემოქმედების შეფასების მიზნით განხილულ იქნა 300მ ზოლში მოქცეული შენობები. ანგარიშის ტომში 2, ქვეთავი 8,2, მოცემულია ინფორმაცია აღნიშნულ ზოლში მოქცეული შენობების რაოდენობის შესახებ. გზმ-ს ანგარიშის დანართ 5-ში წარმოდგენილია საილუსტრაციო მასალა შემოხსენებულ ზოლში არსებული შენობების მდებარეობის ჩვენებით. ყოველ შენობას მინიჭებული აქვს ნომერი, აქვე მოცემულ ცხრილებში მითითებულია ყოველი კონკრეტული შენობის დანიშნულება (საცხოვრებელი, საწარმოო) და შენობასთან ხმაურის მოდელირების შედეგები 2031 და 2040 წლის საპროგნოზო სატრანსპორტო ნაკადის პირობებში. გამოყენებული ფერადი მონიშვნა საშუალებას იძლევა მარტივად განისაზღვროს რეცეპტორთან მოსალოდნელი ხმაურის დონის შესაბამისობა დღის და ღამის საათებში დასაშვებ მნიშვნელობებთან. აქვე მოცემულია ყოველ შენობასთან ხმაურის დონე შემარბილებელი ღონისძიებების გატარების შემდეგ. მათ შორის, ხმაურის ბარიერების განთავსების ადგილები და ძირითადი პარამეტრები (სიგრძე, სიმაღლე). დანართების ტომი 5-ის, მოცემულია ემისიების მოდელირების შედეგები და გრაფიკული მასალა, სადაც ნათლად ჩანს სატრანსპორტო ნაკადის ზრდის პირობებში მოსალოდნელი ემისიების შესაძლო გადაჭარბების ზონაში მოქცეული უბნები. ვიზუალიზაციის სიმარტივისთვის გადაჭარბების უბნების შესაბამისი იზოხაზები წითელი ფერით არის ნაჩვენები. ეს საშუალებას იძლევა მოხდეს შემოქმედების ზონაში მოქცეული შენობების იდენტიფიცირება.

ანგარიშის ტომი 1-ის შესაბამის თავებში მოცემულია დამორება თბილისის ეროვნულ პარკამდე, ზურმუხტის საიტამდე, ფრინველთათვის მნიშვნელოვან ტერიტორიებამდე (IBA), სპეციალურ დაცულ ტერიტორიებამდე (SPA), საკვანძო ბიომრავალფეროვნების არეალებამდე (KBA), კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებამდე (იხილეთ ტომი 1, ქვეთავები 7.3 და 7.4). ქვეთავში 7.4 მითითებულია დამორება ისეთ სენსიტიურ რეცეპტორებამდე როგორიცაა მაგ. სკოლა, ბაგა-ბაღი. ნათქვამია, რომ

ზედაპირული წყლის ობიექტებიდან პროექტს უშუალო შეხება აქვს მდ. გლდანულასთან (იკვეთება ხიდიოთ)“.

აღსანიშნავია, რომ გზმ-ს 7.4 თავში მართლაც საუბარია ბაგა-ბაღებთან და სკოლებთან დაშორებაზე. გაუგებარი მიზნით მოყვანილია სკოლებისა და ბაღების სტატისტიკა და დაშორების საკმაოდ დიდი ფარგლები, რაც ზემოქმედების შეფასებისათვის საკმაოდ პრობლემურია: „თბილისში 292 სკოლაა, მათგან 71 გლდანი-ნაძალადევის და 70 ისანი-სამგორში რაიონებში მდებარეობს. განსახილველი ლოტი 3-ის ფარგლებში ორი სკოლა ხვდება (მანძილი საპროექტო გზის ბუფერის საზღვრიდან - 311-87 მ). ქალაქში არსებული 188 ბაგა-ბაღიდან 2 საპროექტო გზის ღერძულა ხაზიდან 1კმ-იან ბუფერში ექცევა. უახლოესი ბაგა-ბაღის დაშორება საპროექტო გზის ბუფერიდან 576-723 მ ფარგლებშია. ორივე ლოტი 3-ის ზონაშია“. 311 მ და 87 მ, ან 576 მ და 723 მ შორის დაშორებები საკმაოდ დიდია როდესაც ზემოქმედების ხარისხზე უნდა იყოს მსჯელობა.

არ შეიძლება ეს პასუხი ადეკვატურად ჩაითვალოს იმ პირობებში, როდესაც გზის მშენებლობის პროექტი უკვე დეტალურად უნდა იყოს განსაზღვრული და მიმდინარეობდეს მისი ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე შეფასება. ეს პრობლემა ნათლად გამოიკვეთა საჯარო განხილვაზეც, სადაც მოქალაქეებმა რომელთაც სურდათ გაეგოთ მათ საკუთრებაში არსებულ სახლებამდე ზუსტი დაშორება (რომ აღარაფერი ვთქვათ ზემოქმედებაზე) ვერ მიიღეს კითხვაზე პასუხი.

1.4 ფუჭი ქანების და სამშენებლო ბანაკების განთავსება

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 დაზუსტებული იქნება მშენებლის მიერ სამუშაოების დაწყებამდე.

ამ შენიშვნაზე პასუხად მივიღეთ დეპარტამენტის განმარტება, რომელიც სრულიად ამოვარდნილია მოქმედი საკანონდებლო ჩარჩოდან და პროცედურებიდან. კერძოდ, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი განმარტავს, რომ :

გზმ-ს ანგარიშში მონიშნულია არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების ტერიტორია (საკადასტრო კოდი 01.72.13.371.021) ფართობით 3,765,787 კვ.მ, რომლის ფარგლებშიც შესაძლებელია შეირჩეს პროექტის განხორციელების დროს საჭირო დროებითი (ბანაკი, თუ ამის საჭიროება იქნება), ნაყოფიერი ნიადაგის დროებითი განთავსების და ფუჭი ქანების განთავსებისთვის საჭირო ტერიტორიები. ტერიტორიის ჯამური ფართობი საკმარისია სხვადასხვა ალტერნატიული ლოკაციის შესარჩევად. ტერიტორია დაშორებულია დასახლებული არეალიდან, დაცულ ტერიტორიიდან (თბილისის ეროვნული პარკი), ზურმუხტის ქსელის საიტიდან, წყლის ობიექტებიდან და კულტურული მემკვიდრეობის რეგისტრირებული ძეგლებიდან. ბანაკის მოწყობის საკითხი, ისევე, როგორც, პროექტის დროებითი საჭიროებისთვის გამოსაყენებელი ტერიტორიების მდებარეობის განსაზღვრის და

საცხოვრებელი ბანაკის მოწყობის საკითხი დაზუსტდება მშენებლის მიერ. მის მიერვე მომზადდება შესაბამისი დოკუმენტაცია, რომელიც შეთანხმდება გარემოს დაცვის უწყებასთან. ანგარიშში მოცემულია რეკომენდაციები და მოთხოვნები, რომელიც კონტრაქტორმა უნდა გაითვალისწინოს კონკრეტული ტერიტორიის შერჩევისას.

მშენებლის მიერ გარემოს ეროვნულ სააგენტოში წარდგენილი კონკრეტული ტერიტორიისთვის შემუშავებული დოკუმენტაციის განხილვის საფუძველზე სააგენტო მიიღებს გადაწყვეტილებას ამ ტერიტორიის/ტერიტორიების გამოყენების მიზანშეწონილობის და ტერიტორიაზე საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედების შესახებ.

ანგარიშში ასევე აღნიშნულია, რომ პროექტის დროებითი საჭიროების და გადაადგილებისთვის მაქსიმალურად იქნება გამოყენებული საპროექტო გზის დერეფანი. პროექტის ადგილმდებარეობის მხედველობაში მიღებით, როგორც ანგარიშშია აღნიშნული, სამშენებლო საცხოვრებელი ბანაკის მოწყობა ნაკლებსავარაუდოა. საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელი იქნება საცხოვრებლის დასახლებულ ზონაში დაქირავება“.

ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ სკოპინგის დასკვნის თანახმად: „გზმ-ის ანგარიშის შესაბამის ქვეთავში, დეტალურად უნდა იქნეს 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“. ამ ინფრასტრუქტურისთვის შესაძლო ტერიტორიის მოხაზვა და გადაწყვეტილების შემდგომ ეტაპზე გაურკვეველი პროცედურითა და საზოგადოების მონაწილეობის გარეშე მიღება ეწინააღმდეგება კანონს. ამასთან არაერთ სხვა შემთხვევაში ასეთი პრაქტიკა უკვე ადამიანებისა და გარემოსათვის არაერთი უარყოფითი შედეგით დასრულდა, რაზეც სააგენტოს უნდა ჰქონდეს ინფორმაცია. ვიმედოვნებთ, რომ გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-17 მუხლის დანაწესის შესაბამისად გაითვალისწინებს ამ გამოცდილებას გადაწყვეტილების მიღების პროცესში.

1.5 ხმაური

გზმ ანგარიშის მიხედვით, პროექტის 300 მეტრიან ზონაში 1020 შენობა ხვდება. ექსპლუატაციის ეტაპზე, ხმაურის გადაჭარბებას ადგილი ექნება 361 შენობასთან. დოკუმენტივე ვკითხულობთ, 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 ვკითხულობთ, 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.

თავის პასუხში ამ შენიშვნაზე დეპარტამენტი უთითებს, რომ „გზმ-ს ანგარიშში (ტომი 2, ქვეთავი 8.2 და დანართების ტომი 5) მოცემულია ინფორმაცია ხმაურის ბარიერების განთავსების ადგილების, ბარიერების სიგრძის და სიმაღლის შესახებ. იგივე ინფორმაცია წარმოდგენილი იყო საპრეზენტაციო სლაიდებზე“. მითითებული ინფორმაცია ამ ქვეთავებში არის, თუმცა რა ტიპის ხმაურდამცავი კედლების მოწყობა იგეგმება - ამაზე პასუხი კვლავ არ არის.

2. 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 (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.

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.

ამ საკითხზე საავტომობილო გზების დეპარტამენტს არ აქვს რაიმე განმარტება ან პასუხი და ეს შენიშვნა (ისევე როგორც ყველა დანარჩენი) სააგენტოს საყურადღებოდ არის წარმოდგენილი. აქვე ვიმედოვნებთ, რომ სააგენტო არ იზიარებს დეპარტამენტის პოზიციას იმასთან მიმართებაში, რომ საჯარო განხილვა შესაძლებელი იმგვარად დაიგეგმოს, რომ უშუალო ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ მოსახლეობას დასასწრებად შესაძლოა საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სარგებლობა დასჭირდეს.

3. 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.

ყურადსადება, 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 სააგენტომ 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 დამორება 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.

ამ კონტექსტში საინტერესოა საავტომობილო გზების დეპარტამენტის განმარტება, რომ „განსახლების და კომპენსაციის საკითხების შეფასება გზმ-ს პარალელური პროცედურით ხორციელდება და მათი განხილვა აღნიშნულ შეხვედრაზე დეტალურად არ ხდება. განსახლების/კომპენსაციის საკითხების დაზუსტება ჯერ კიდევ მიმდინარე პროცესია“. თუკი, ჯერ კიდევ არ არის გადაწყვეტილი განსახლებისა და კომპენსაციების საკითხები, როგორ შეიძლება გარემოზე ზემოქმედების შეფასება - რომლის ერთერთი მთავარი კომპონენტი პროექტის სოციალური ზემოქმედებაა - ჩატარებულად ჩაითვალოს?!

4. დასკვნა

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან ნათელია, რომ 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 დამკვეთი შესაძლებლობა, დაუშვებელია საქმიანობაზე გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება.