

მენიშვნები და კომენტარები
თბილისის შემოვლითი გზის - ნატახტარი (წიწამური) - რუსთავის მონაკვეთის
ლოტი #4 - აეროპორტი-ლოჭინის უბნამდე მონაკვეთის
მშენებლობის და ექსპლოატაციის პროექტის
გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე

28 მაისი, 2025

2025 წლის 25 მარტს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე [გამოქვეყნდა](#) საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის „ნატახტარი (წიწამური)-რუსთავის მონაკვეთის აეროპორტი-ლოჭინის უბნის (ლოტი #4) პროექტის გარემოზე ზემოქმედებების შეფასების ანგარიში.

2024 წლის 4 ოქტომბერს საქმიანობაზე გაცემულია სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს უფროსის #570/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 ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისათვის ისეთი მნიშვნელოვანი ინფორმაცია როგორიცაა: „საპროექტო გზიდან და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურიდან უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე, მდინარემდე და სხვა შესაძლო ზემოქმედებას დაქვემდებარებულ ობიექტებამდე დაზუსტებული მანძილები;“ - ეს ინფორმაცია ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი.

Shp ფაილები არასრულყოფილია, წარმოდგენილია ფრაგმენტულად და მნიშვნელოვანი ხარვეზებით.

სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული მოთხოვნების მიუხედავად, ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი დაზუსტებული ინფორმაცია პროექტის ისეთი მნიშვნელოვანი ნაწილების შესახებ როგორიცაა: ფუჭი ქანების სანაყარო, სამშენებლო ბანაკი, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის დასაწყობების ადგილები. კერძოდ, სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, წარმოდგენილი უნდა ყოფილიყო დეტალური ინფორმაცია მშენებლობის პროცესში წარმოსაქმნელი ფუჭი ქანების როგორც დროებითი ისე მუდმივი დასაწყობების ადგილების შესახებ. ასევე, დაზუსტებული ინფორმაცია სამშენებლო ბანაკის/ბანაკებისა და მათ შორის სამშენებლო უბნის/უბნების ადგილმდებარეობის შესახებ. არ არის დაზუსტებული 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. მშენებელს შეუძლია როგორც ფუჭი ქანების სანაყაროდ, ასევე, სამშენებლო ბანაკის განსათავსებლად გზმ ანგარიშში განხილული ტერიტორია გამოიყენოს, ან სხვა ადგილი შეარჩიოს. ამ საკითხების განხილვის გარეშე პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება შეუძლებელია.

პროექტის მიზანშეწონილობა და საჭიროების დასაბუთება

გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის თანახმად, გზმ-ს ანგარიშში დასაბუთებული უნდა იყოს პროექტის მიზანშეწონილობა. კერძოდ, კოდექსის მე-10 მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით, გზმ 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“.

დოკუმენტებში არ არის დასაბუთებული პროექტის მიზანშეწონილობა. გზმ 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.

ხმაურის და ემისიების ზემოქმედება

გზმ ანგარიშში ვკითხულობთ, რომ ემისიების მოდელირების შედეგების მიხედვით, წინასამშენებლო/სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე მოსახლეობაზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება არის მოსალოდნელი. კერძოდ, ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელია აზოტის დიოქსიდის მომატება. პროექტის 300 მეტრიან ზონაში 207 შენობა ექცევა.

როგორც ხმაურის მოდელირებამ აჩვენა, მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის გადაჭარბებას ადგილი ექნება 82 შენობაში (8.11.3 ქვეთავი). 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, ან საერთოდ რამდენად ადექვატურია შემარბილებელი ღონისძიება და რამდენად უზრუნველყოფს ის ზემოქმედების სათანადოდ შემცირებას.

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 -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 8 მაისს ქ. თბილისის N217 საჯარო სკოლის და გარდაბნის მუნიციპალიტეტის სოფ. გამარჯვების ადმინისტრაციული ერთეულის შენობაში ჩატარდა პროექტის საჯარო განხილვები.

შეხვედრამდე, ერთი დღით ადრე მწვანე ალტერნატივას წევრები იმყოფებოდნენ საპროექტო ტერიტორიებზე და შეხვდნენ დაგეგმილი გზის მიმდებარედ მცხოვრებ მოქალაქეებს. როგორც გაირკვა, ინფორმაცია საჯარო განხილვის შესახებ საერთოდ არ იქნა მიწოდებული საპროექტო გზასთან ყველაზე ახლოს მცხოვრები მოსახლეობისათვის (სოფ. ლოჭინი). მოსახლეობის ნაწილმა დაგეგმილი საჯარო განხილვის შესახებ ჩვენგან შეიტყო. თუმცა, დაინტერესებული საზოგადოების გარკვეული ნაწილისათვის განხილვის ჩატარების ფაქტი კვლავ უცნობი დარჩა. მას შემდეგ, რაც ადგილობრივებმა დაგეგმილი განხილვის შესახებ შეიტყვეს შეხვედრაზე დასწრების სურვილი გამოთქვეს, თუმცა იმის გამო, რომ განხილვა ტარდებოდა სოფ. გამარჯვებაში და დიდ ლილოში მნიშვნელოვანი მანძილით დაშორების გამო, წასვლა ფიზიკურად ვერ შეძლეს. როგორც მოგვხსენებათ, საჯარო განხილვაზე დასწრებისათვის მსგავსი ბარიერების არსებობა დაუშვებელია.

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.

დასკვნის სახით უნდა აღინიშნოს, რომ ამგვარი ნაკლოვანებების მქონე დოკუმენტისა და საზოგადოების მონაწილეობისათვის აუცილებელი პროცედურების უგულებელყოფის გათვალისწინებით, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება თბილისის შემოვლითი გზის - ნატახტარი (წიწამური) - რუსთავის მონაკვეთის ლოტი #4 - აეროპორტი-ლოჭინის უბნამდე მონაკვეთის მშენებლობის და ექსპლოატაციის პროექტზე არ უნდა გაიცეს.