

შენიშვნები და კომენტარები

თბილისი-წითელი ხიდის (აზერბაიჯანის საზღვარი) გზის თბილისი-რუსთავის მონაკვეთის (მე-2 მონაკვეთი) მოდერნიზაციის პროექტის სკოპინგის ანგარიშზე

29 აპრილი, 2025

წარმოგიდგენთ შენიშვნებს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე 2025 წლის 7 აპრილს გამოქვეყნებულ თბილისი-წითელი ხიდის გზის თბილისი-რუსთავის მე-2 მონაკვეთის მოდერნიზაციის პროექტის [სკოპინგის ანგარიშზე](#).

დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ წარმოდგენილი ინფორმაცია არ აკმაყოფილებს გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მოთხოვნებს და შესაბამისად, არ იძლევა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესაძლებლობას. კერძოდ:

არ არის წარმოდგენილი საპროექტო გზიდან და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურიდან უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე, მდინარე მტკვრამდე და სხვა შესაძლო ზემოქმედებას დაქვემდებარებულ ობიექტებამდე მანძილები. ანგარიშის მიხედვით, „მოცემულ ეტაპზე განსახლების ბუფერის საზღვრები ჯერ განსაზღვრული არ არის, რთული სათქმელია რამდენი რეცეპტორი მოექცევა ზემოქმედების ქვეშ.“

არ არის წარმოდგენილი დეტალური ინფორმაცია სამშენებლო სამუშაოების შესახებ, შესაბამისი გეგმა-გრაფიკის და ვადების მითითებით (გვირაბების, სახიდე გადასასვლელების და სხვა მონაკვეთების სამშენებლო სამუშაოების მითითებით). ამ მხრივ, მხოლოდ ზოგადი სახის ინფორმაციას ვხვდებით, რომ „სამუშაოების წარმოებასთან დაკავშირებული დისკომფორტი წინასამშენებლო და სამშენებლო სამუშაოების დროს იქნება დროებითი (სამუშაოების ხანგრძლივობით შემოსაზღვრული) და ლოკალური. ზემოქმედების მნიშვნელოვნება დამოკიდებული იქნება კონკრეტულ უბანზე საწარმოებელი სამუშაოების ტიპზე და ხანგრძლივობაზე, სამუშაოების წარმოების ტერიტორიის თავისებურებებზე და დასახლებულ უბნებთან სიახლოვეზე“. მხოლოდ ეს ჩანაწერიც კი მიუთითებს, რომ სკოპინგის ანგარიშის მთავარი ამოცანა არ არის შესრულებული.

ალტერნატივების ანალიზი

სკოპინგის ანგარიშში განხილულია: ნულოვანი და საპროექტო მონაკვეთისათვის შემოთავაზებული ალტერნატივები. როგორც 2.2 ქვეთავში ვკითხულობთ: „არაქმედების ალტერნატივის გარდა სავლე და კამერალური დამუშავების საფუძველზე განხილულ იქნა 8 ალტერნატიული მიმართულება საიდანაც 3 ალტერნატივა და, მათ ფარგლებში, ხუთი ვარიანტი განისაზღვრა. ალტერნატივები პირობითად ორ ჯგუფად შეიძლება დავყოთ გზის მარჯვენა სანაპიროზე მდებარე და ალტერნატივები გზის ნაწილობრივ მარცხენა სანაპიროზე გადასვლით.“ - თუკი, მართლა მოხდა 8 ალტერნატიული მიმართულების განხილვა, სრულიად გაუგებარია რატომ არ წარმოადგინეს სკოპინგის ანგარიშში.

გარდა ამისა, მიმართულების ალტერნატივები მხოლოდ ერთი მიმართულებით არის განხილული, რაც სხვადასხვა ვარიანტების შედარების შესაძლებლობა არ იძლევა. არ არის განხილული ალტერნატივები თავად გაფართოების ფარგლებში, ანუ გზის მარჯვნივ, მარცხნივ ან

ორივე მხარეს გაგანიერების ვარიანტები და ამ ვარიანტებთან დაკავშირებული ზემოქმედებები. რაც მეტად მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს მსგავსი გზის მშენებლობის დროს.

ხმაური, ემისიები და ვიბრაცია

როგორც მოსამზადებელი, სამშენებლო სამუშაოების წარმოების, ასევე გზის ექსპლოატაციის პროცესში ზემოქმედება მოსახლეობაზე დაკავშირებული იქნება ვიბრაციის, ხმაურის, ემისიების წარმოქმნასთან.

როგორც სკოპინგიდან ირკვევა - “საპროექტო დერეფანი, როგორც უკვე აღინიშნა საწარმოო და საცხოვრებელ ზონებზე გადის. ხმაურის ძირითად წყაროდ ტრანსპორტი და დასახლებულ ზონაში მიმდინარე აქტივობები წარმოადგენს. საწარმოო ხმაური ტერიტორიის სარეკონოსციერებო გასვლისას არ დაფიქსირებულა“. ასევე, ვიბრაციის მნიშვნელოვანი წყაროები საპროექტო დერეფანში არ არის.

პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, სავარაუდოდ მოსახლეობაზე მნიშვნელოვნად გაიზრდება როგორც ემისიებით, ასევე ხმაურით და ვიბრაციის ზემოქმედება.

სკოპინგში ვკითხულობთ “საავტომობილო გზის მშენებლობისას ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ნორმების გადაჭარბებას ადგილი არ ექნება. თუმცა, რეცეპტორების სიახლოვის მხედველობაში მიღებით შესაძლებელია ვივარაუდოთ, რომ საპროექტო დერეფნის დასახლებულ ზონასთან თანაკვეთის მქონე და ახლოს მდებარე უბნებზე შესაძლებელია ემისიების მომატებული კონცენტრაციების არსებობა“. დეტალურად უნდა იყოს გაწერილი რა შემარბილებელი ღონისძიებები გატარდება და რა შედეგი ექნება მას.

ხმაურის ზემოქმედების შემცირების მიზნით გასატარებელ ღონისძიებებთან მიმართებაში, სხვადასხვა სახის ინფორმაციას ვხვდებით. ანგარიშის ზოგიერთ ნაწილში ნათქვამია, რომ დაგეგმილია ხმაურდამცავი ბარიერების განთავსება სხვადასხვა უბანზე. ანგარიშის სხვა ქვეთავებში კი თითქმის არც არის გადაწყვეტილი. მაგალითად, მე-5 თავის მიხედვით პირველ ეტაპზე ხმაურის შესამცირებლად შესაძლებელია სენსიტიურ უბანზე გადაადგილების სიჩქარის ზღვრის შემცირება, მწვანე ბარიერების მოწყობა, და/ან ფოროვანი საფარის გამოყენება. დეტალურად უნდა იყოს განხილული, კონკრეტულად თუ რომელ უბნებზე იგეგმება ბარიერების განთავსება, ხმაურდამცავი კედლების მოწყობის რომელი ალტერნატიული ვარიანტები იქნა განხილული, რაც შესაძლებლობას მისცემს გადაწყვეტილების მიმღებ პირებს შეაფასონ არჩეული ხმაურდამცავი ბარიერის უპირატესობა სხვასთან მიმართებაში.

ვიბრაციასთან მიმართებაში, არ არის შესწავლილი რა გავლენა ექნება გზის მშენებლობას უახლოეს საცხოვრებელ სახლებზე. სკოპინგის მიხედვით „მშენებლობის დროს ვიბრაციის დონე შესაძლებელია აღწევდეს რამდენიმე ასეულ მილიმეტრს წამში. (დამოკიდებულია აგზნების სიხშირეზე). დროში შეზღუდული ვიბრაციის შემთხვევაში დასაშვებად მიიჩნევა მუდმივი და/ან რეგულარული ვიბრაციისას უფრო მაღალი მნიშვნელობები. გასათვალისწინებელია, რომ ვიბრაციის სიჩქარეს ახასიათებს კლება წყაროდან დაშორების მიხედვით.“- გვ. 142

ანგარიშის მიხედვითვე „DIN 4150-3 სტანდარტი განიხილავს სამი კატეგორიის შენობებს:

- ☐ კატეგორია 1. კომერციული, საწარმოო დანიშნულების და მსგავსი შენობა-ნაგებობები;
- ☐ კატეგორია 2. საცხოვრებელი და მისი მსგავსი შენობა;
- ☐ კატეგორია 3. სენსიტიური შენობები.

ამ კატეგორიზაციის შესაბამისად საპროექტო ზონაში 1 და 2 კატეგორიის შენობები ექვევა, კატეგორია 3 ის ნაგებობები არ ფიქსირდება“. გაურკვეველია რა მონაცემებზე დაყრდნობით არის ეს ჩანაწერი გაკეთებული. ასევე, ჩატარდა თუ არა რაიმე კვლევა ამ მიმართულებით.

ცხრილი 5.7. ვიბრაცია რეცეპტორთან ზღურბლური მნიშვნელობების მითითებით (სტანდარტი DIN 4150-3) – სამშენებლო სამუშაოები - ბოლოს ვკითხულობთ, „როგორც ცხრილიდან ჩანს ხიმიწების მოწყობის უბნიდან 30მ-ში ვიბრაციის დონე დასაშვებ ზღვრებშია კატეგორია 2 და კატეგორია 3-შენობებისთვის. ვიბრაციის წარმომქმნელი სამუშაოების დაწყებამდე მშენებელი ვალდებული იქნება დააფიქსიროს ვიბრაციის წყაროდან 50-60მ რადიუსში მოქცეული შენობების მდგომარეობა. (რადიუსი დაზუსტდება მშენებლის მიერ სამუშაოების წარმოების მეთოდის და სამშენებლო ტექნიკის მახასიათებლების და შენობის კატეგორიის მიხედვით). დეფექტების აღმოჩენის შემთხვევაში დააწესოს შესაბამისი კონტროლი“. თუმცა, როგორც სკოპინგის ანგარიშიდან ირკვევა, საცხოვრებელ სახლებსა და დაგეგმილ საავტომობილო გზას შორის დამორეზა გაცილებით ნაკლები, 25 მეტრიდან 63 მეტრამდე დიაპაზონშია.

შემდეგი ქვეთავებშიც აღნიშნულია, რომ სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე მშენებელი კონტრაქტორი ვალდებული იქნება ჩაატაროს წინასამშენებლო კვლევა ვიბრაციის მნიშვნელოვანი წყაროდან (ხიდის ბურჯების მოწყობის უბანი) 50-60მ რადიუსში. მიგვაჩნია, რომ სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე, პროექტის განხილვის ეტაპზევე დეტალურად უნდა იქნას შეფასებული საპროექტო დერეფნის გასწვრივ არსებული საცხოვრებელი სახლების მდგრადობის საკითხი და მასზე ვიბრაციის ზეგავლენა.

ფუჭი ქანების სანაყაროები და სამშენებლო ბანაკები

როგორც ანგარიშის სხვადასხვა ქვეთავებში ვკითხულობთ: „სამუშაოები განხორციელდება ტენდერის მეშვეობით შერჩეული კონტრაქტორის მიერ. სამუშაოების დაწყებამდე კონტრაქტორი დააზუსტებს საცხოვრებელი/სამშენებლო ბანაკის (საჭიროებას და მოწყობის ადგილს), ტექნიკის, მასალის, მოჭრილი გრუნტის მუდმივი/დროებითი განთავსების ტერიტორიებს, ნაყოფიერი ნიადაგის დროებითი განთავსების უბნებს. უზრუნველყოფს ამ ტერიტორიების შეთანხმებას/გამოყენების უფლების მიღებას სახელმწიფოსთან ან მიწის მესაკუთრისაგან“. გარემოსდაცვითი შეფასების პროცესშივე წარმოდგენილი უნდა იყოს ინფორმაცია როგორც ფუჭი ქანების განთავსების და ისე სამშენებლო ბანაკის მდებარეობისა და მახასიათებლების შესახებ. აღნიშნული საკითხი მეტად მნიშვნელოვანია, რადგან პროექტის მიხედვით საპროექტო გზა ურბანულ ზონაში გადის.

შესაბამისად, სათანადოდ შეფასებისათვის დეტალურად უნდა იყოს დასაბუთებული საავტომობილო გზისა და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის (სამშენებლო ბანაკები, სანაყაროები და სხვ.) განთავსების ალტერნატიული ვარიანტებიდან შერჩეული ალტერნატივების გარემოსდაცვითი, სოციალური, ეკონომიკური და ტექნიკური უპირატესობები. ამ ობიექტების მოწყობისა და ოპერირების ზეგავლენა მოსახლეობაზე - ყოველდღიურ ყოფა-ცხოვრებასა და ჯანმრთელობაზე, ასევე ბუნებრივ გარემოზე.