



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

13 აგვისტო, 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. 2025 წლის 2 ივნისს 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“ მიერ წარდგენილ შენიშვნებისა და მოსაზრებების გათვალისწინების შესახებ ინფორმაცია/დოკუმენტაცია ცხრილის სახით. 2025 წლის 18 ივლისს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა წარმოადგინა შენიშვნებზე [პასუხები](#) და სააგენტომ კვლავ განაახლა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების პროცედურა.

წინამდებარე შენიშვნები განახლებულ გზშ ანგარიშზეა მომზადებული.

1. სკოპინგის დასკვნასთან შესაბამისობა

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 მითითებულია, რომ „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“.

მიუხედავად ამისა, გარემოს ეროვნული სააგენტოს 2024 წლის 4 ოქტომბრის N 570/ს ბრძანებით გაცემული [სკოპინგის დასკვნით](#) განსაზღვრული რიგი უმნიშვნელოვანესი და არსებითი საკითხების შესახებ ინფორმაცია გზშ ანგარიშში არ არის მოცემული:

1.1 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.

მწვანე ალტერნატივას ამ შენიშვნაზე დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ პასუხში აღნიშნულია: „პროექტის საჭიროება და მიზანშეწონილობის საკითხი განხილულია გზმ-ს შესავალ ნაწილში. პროექტის ხარჯ-სარგებლიანობის საკითხი განხილულ იქნა პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური შეფასების ფარგლებში, როდესაც ჩატარდა მთლიანად ჟინვალ-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 მოსახლეობასთან დაშორება

სკოპინგის დასკვნის მიხედვით, წარმოდგენილი უნდა ყოფილიყო: „საპროექტო გზიდან და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურიდან უახლოეს საცხოვრებელ სახლამდე **დაზუსტებული მანძილი**;“ - რაც არ არის სრულფასოვნად განხილული ანგარიშში. მწვანე ალტერნატივას ამ შენიშვნაზე დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილ დოკუმენტში აღნიშნულია, რომ გზმ-ს ანგარიშის ტომში 1, თავი 4 (ცხრილი 4.1) მოცემულია დაშორება დასახლებული უბნებიდან“. ეს ცხრილი, კი ამ ინფორმაციას სრულყოფილად არ მოიცავს:

ცხრილი 4.1. დასახლებული ტერიტორიები საპროექტო დერეფანში

#	დასახლებული პუნქტი	მოსახლეობა (2014 წლის საყოველთაო აღწერის მიხედვით)	უახლოესი საცხ. უბნის დაშორება საპროექტო გზის ღერძიდან, მ
1	თბილისი, სამგორის რაიონი	168,974	> 76მ
2	გამარჯვება	4,670	მიახლოებით 1.2კმ

„გზმ-ს ანგარიშის ტომში 1, თავი 4 (ცხრილი 4.1) მოცემულია დაშორება დასახლებული უბნებიდან. ზემოქმედების შეფასების პროცესში, დასახლებულ ზონაზე ზემოქმედების შეფასების მიზნით განხილულ იქნა 300 მ ზოლში მოქცეული შენობები. ანგარიშის ტომში 2, ქვეთავი 8.2. მოცემულია ინფორმაცია აღნიშნულ ზოლში მოხვედრილი შენობების რაოდენობის შესახებ.

გზმ-ს ანგარიშის დანართ 5-ში წარმოდგენილია საილუსტრაციო მასალა ზემოხსენებულ 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 ზემოქმედების ზონში მოხვედრილი შენობების იდენტიფიცირება“.

არცერთ ჩამოთვლილ ქვეთავში არ არის დაზუსტებული მანძილი უახლოეს დასახლებულ სახლებამდე. 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.

1.3 ფუჭი ქანების და სამშენებლო ბანაკების განთავსება

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.

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.

1.4 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 შევადგასოთ არჩეული ხმაურდამცავი ბარიერის უპირატესობა სხვასთან მიმართებაში, ან საერთოდ რამდენად ადეკვატურია შემარბილებელი ღონისძიება და რამდენად უზრუნველყოფს ის ზემოქმედების სათანადოდ შემცირებას.

ამ შენიშვნაზე პასუხში დეპარტამენტი უთითებს, რომ „ანგარიშში (ტომი 2, თავი 8.1, ასევე დანართების ტომი 5 მოცემულია ინფორმაცია 2031 წლის საპროგნოზო სატრანსპორტო ნაკადის შემთხვევაში მოსალოდნელი მისიების და მათი გავრცელების შესახებ, შესაბამის გრაფიკული მასალით. ნახაზებზე წითელი იზოხაზებით მონიშნულია ის უბნები, სადაც შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს აზოტის დიოქსიდის მომატებულ შემცველობას მოდელირებამ სხვა პარამეტრების ნორმის გადაჭარბება არ გამოავლინა.

ანგარიშის ტომში 2 (ქვეთავი 8.1.3) მოცემულია შემარბილებელი ღონისძიებების ჩამონათვალი მოსამზადებელი/სამშენებლო სამუშაოების და ექსპლუატაციის ეტაპისთვის. ზემოქმედების შერბილების ღონისძიებები, სხვა მოთხოვნებთან/ვალდებულებებთან ერთად გულისხმობს გზის საფარის მოწესრიგებულ მდგომარეობაში შენარჩუნებას, მწვანე ბარიერების შენარჩუნებას, სიჩქარის ლიმიტის დაწესებას (საჭიროები შემთხვევაში), რაც ზემოქმედების გარკვეულწილად შემცირების საშუალებას იძლევა. მოსამზადებელი სამუშაოების/მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე ნავარაუდევია ჰაერის ხარისხის კონტროლი. ყველა ზემოხსენებულ ეტაპზე იმოქმედებს ე.წ. გასაჩივრების პროცედურა, რომლის მეშვეობითაც პრობლემი დაფიქსირების შემთხვევაში მოსახლეობას, დასაბუთებული საჩივრის შემთხვევაში, საშუალება ექნება მიიღოს შესაბამის რეაგირება.

აზოტის დიოქსიდის მომატებული კონცენტრაცია ურბანულ ზონებში გლობალური პრობლემაა. განსაკუთრებით მჭიდროდ დასახლებულ ქალაქებში/აგლომერაციებში ტრანსპორტის გარდა, მის წყაროს გათბობის სისტემები ბუნებრივი აირის წვაზე მომუშავე მოწყობილობებ (გაზქურები, ბოილერები, სახლებში მოწყობილი გათბობი ინდივიდუალური სისტემები, სხვა.) და საწარმოები წარმოადგენს. ამიტომ ურბანულ ზონაში აზოტის დიოქსიდი ემისიების შემცირება კომპლექსურ მიდგომას საჭიროებს ჰაერის ხარისხზე კუმულაციური გავლენის შემცირების მიზნით, როგორც გზის ანგარიშშია აღნიშნული (ტომი 2, ქვეთავი 8.1.2) საქართველოში ჩატარდა, ტარდება და იგეგმება სხვადასხვა სახის ღონისძიება - მათ შორის ძველი ავტობუსების/მიკროავტობუსების ჩანაცვლება ეკოლოგიურად სუფთა მოდელებით, შენობები ენერგოეფექტურობის გაუმჯობესება, განახლებადი ენერგეტიკის ხელშეწყობა, როგორც ზემოთ აღნიშნა საწვავი ხარისხის და სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური მდგომარეობისადმი მოთხოვნების გამკაცრება-კონტროლი მწვანე ზონების შექმნა-შენარჩუნება. ზემოთქმულის გათვალისწინებით, როგორც გზის ანგარიშში აღნიშნული გრძელვადიან პერსპექტივაში, გზის ექსპლუატაციისას ემისიების მნიშვნელობები შეიძლება ნაკლები აღმოჩნდეს მოდელირების შედეგად მიღებულთა შედარებით“. - აღნიშნული პასუხი ზედაპირულია და ქვეთავებში წარმოდგენილი ინფორმაცია მხოლოდ თეორიული მიმოხილვაა. შესაბამისად, ვერ უზრუნველყოფს პროექტის ექსპლუატაციის ეტაპზე გარემოსა და მოსახლეობაზე შესაძლო უარყოფითი ზემოქმედების თავიდან აცილებას ან მის ეფექტიან მართვას.

რაც შეეხება ხმაურის ზემოქმედებას, დეპარტამენტი გვპასუხობს, რომ „გზის 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 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-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.

ამ საკითხზე საავტომობილო გზების დეპარტამენტს არ აქვს რაიმე განმარტება ან პასუხი და ეს შენიშვნა (ისევე როგორც ყველა დანარჩენი) სააგენტოს საყურადღებოდ არის წარმოდგენილი.

3. 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. წინუბანი (ადგილობრივები მოიხსენიებენ როგორც სოფ. ლოჭინს). 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 მოგეხსენებათ, 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.

4. დასკვნა

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