



ასოციაცია “მწვანე ალტერნატივა”-სა და ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ბანკების დამკვირვებელთა ქსელი-ს (CEE BANKWATCH NETWORK) შენიშვნები და კომენტარები ვაზიანი-გომბორი-თელავის საავტომობილო გზის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების თაობაზე

შესავალი

მსოფლიო ბანკი გეგმავს 66 კმ სიგრძის ვაზიანი-თელავი-გომბორის საავტომობილო გზის რეაბილიტაციის პროექტში მონაწილეობას და ამისთვის გათვალისწინებული აქვს 60 მილიონი აშშ დოლარის გამოყოფა. პროექტის მთლიანი სავარაუდო ღირებულება ცნობილი არ არის.

არსებული ვაზიანი-გომბორი-თელავის საავტომობილო გზა იწყება ვაზიანის დასახლებასთან და კვეთს შუაში სოფლებს: უჯარმას, პალდოს, ოთარანთ კარს, სასადილოს, გომბორს, კობაძეს, თეთრწყლებს და მთავრდება ქ. თელავში. არსებული გზა ძირითადად გადის მთაგორიან ადგილებში და 45-ე კმ-ზე კვეთს გომბორის უღელტეხილს 1620 მ სიმაღლეზე.

პროექტის ფარგლებში საავტომობილო გზის დერეფნის სიგანედ აღებულია 20 მეტრი¹ ხოლო მიწის ვაკისის სიგანედ 10.5 მეტრი². პროექტით გათვალისწინებულია ოთხი ახალი ხიდის მშენებლობა საერთო სიგრძით 348 მეტრი.

საზოგადოებრივი კონსულტაციები და ინფორმირებულება

აღსანიშნავია, ისიც რომ მსოფლიო ბანკის ინფორმაციის გავრცელების პოლიტიკისა და ასევე მსოფლიო ბანკის გარემოზე ზემოქმედების პოლიტიკის (O.P.4.1)) თანახმად, A კატეგორიის პროექტებისათვის მნიშვნელოვანია სრულფასოვანი კონსულტაციების წარმართვა, რომელიც გრძელდება 120 დღე გარემოზე ზემოქმედების დოკუმენტაციის გამოქვეყნების შემდეგ. გარემოზე ზემოქმედების შეფასება სხვა დოკუმენტებთან ერთად უნდა იყოს ხელმისაწვდომი როგორც დაზარალებული მოსახლეობისათვის, ასევე სამოქალაქო საზოგადოებისათვის.

დღესდღეისობით პროექტის საინფორმაციო დოკუმენტი (Project Information Document) და მასთან დაკავშირებული სხვა დოკუმენტები, მათ შორის გარემოზე ზემოქმედების შეფასება არ არის ხელმისაწვდომი მსოფლიო ბანკის ვებ-საიტზე.

¹ პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასება; პარაგრაფი 1.3.1 “კერძო მიწების საკომპენსაციო ღირებულების განსაზღვრა”;

² გზმ; პარაგრაფი 7.1.1. “გზის ტექნიკური მახასიათებლები”;

2009 წლის 8 ივლისს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ გამოცხადდა ვაზიანი-გომბორი-თელავის საავტომობილო გზის კმ1-კმ27-ის მონაკვეთის რეაბილიტაციის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის საჯარო განხილვა³ და შენიშვნების მიღების ბოლო ვადად დაასახელა 4 აგვისტო. განცხადებას თანდართული ჰქონდა გზშ-ს ანგარიში.

განცხადების თანახმად, გზშ-ს დოკუმენტაციის მოთხოვნა შესაძლებელია, გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში, საქართველოს გზების დეპარტამენტში, საგარეჯოს მუნიციპალიტეტის, გამგეობაში და ორჭუსის ცენტრში, განცხადების თანახმად, გზშ-ს ანგარიშის ელექტრონული ვერსია, განთავსებულია გზების დეპარტამენტის ვებ-ვერდზე: <http://www.georoad.ge>.

აღსანიშნავია, ისიც რომ მოსახლეობა ადგილზე არ იყო ინფორმირებული როგორც პროექტის დოკუმენტაციის შესახებ, აგრეთვე საჯარო განხილვის თარიღის შესახებ როგორც ამას მოითხოვს საერთაშორისო კარგი პრაქტიკა.

გაკვირვებას იწვევს როგორც ინფორმაციის გავრცელების შეზღუდულობა, აგრეთვე შენიშვნების მიღების ვადა რომელიც ერთ თვესაც კი არ აღემატება. ამასთან აღსანიშნავია, ისიც რომ დღეის მდგომარეობით გზშ-ს დოკუმენტაცია ზემოთაღნიშნულ ვებ-ვერდზე ვერ მოიძებნა.

ამასთან, მსოფლიო ბანკის პროცედურების თანახმად⁴, A კატეგორიის პროექტებისთვის საჭიროა მინიმუმ ორი საკონსულტაციო შეხვედრის მოწყობა: ერთი შეხვედრა სკოპინგის დასრულების ეტაპზე, ხოლო მეორე – გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროექტის განხილვის ეტაპზე.

ანუ პროექტის განმახორციელებლებს დაავიწყდათ საჯარო განხილვის ჩატარება სკოპინგის ეტაპზე, მაშინ როდესაც მნიშვნელოვნად შეიზღუდა თვითონ საზოგადოების მონაწილეობა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების თვალსაზრისით.

8 ივლისის განცხადებაში აღნიშნული იყო, რომ საჯარო განხილვა გაიმართებოდა 7 აგვისტოს 14 საათზე, თუმცა 3 აგვისტოს საგზაო დეპარტამენტში განგვიცხადეს, რომ შეხვედრა გაიმართება 12 აგვისტოს (დრო უცნობია) და რომ ამის შესახებ განცხადება გაკეთდება (!) გაზეთ 24 საათში.

დოკუმენტის სტატუსი

საერთოდ, უნდა აღვნიშნოთ, რომ ბოლომდე არ არის ნათელი განსახილველად წარმოდგენილი დოკუმენტის სტატუსი: არის ეს სკოპინგის ანგარიში, გზშ ანგარიში თუ სხვა რამ. ამგვარი გაურკვევლობას აძლიერებს დოკუმენტში არსებული ცალკეული ფრაზები, მაგალითად: თავი 4.1.2. გვ. 35 – "ხმაურისაგან დაცვის აუცილებელი ღონისძიებები დეტალურად აღწერილი იქნება გზშ-ს ფარგლებში, მაგრამ დღეს შეგვიძლია ვთქვათ, რომ პროექტის ეს კომპონენტი არ გამოიწვევს მშენებლობასთან დაკავშირებული ხარჯების მნიშვნელოვან ზრდას". ხოლო რეზიუმეში წარმოდგენილი დოკუმენტი მოხსენიებულია "გარემოს დაცვის გეგმად":

³ CENN,

⁴ BP 17.50 "საოპერაციო ინფორმაციის საჯაროდ გამოტანა";

"მშენებელი კონტრაქტორის ვალდებულება, რომელიც გულისხმობს წინამდებარე გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმით (გმგ) გათვალისწინებული გარემოს დაცვის მართვის მოთხოვნების დაცვას, გათვალისწინებული უნდა იქნას კონტრაქტით (მაგ., როგორც ვარიანტი, წინამდებარე გარემოს დაცვის ღონისძიებების გეგმა შეიძლება თან დაერთოს კონტრაქტს დანართის სახით)".

მოსახლეობის ჩართულობა

ასოციაცია “მწვანე ალტერნატივა”-მ განახორციელა სავლეე გასვლები პროექტის შესაძლო ზემოქმედების ქვეშ მყოფ სოფლებში (უჯარმა, პაღდო, ოთარაანთი, სასადილო, გომბორი). ადგილობრივ მოსახლეობასთან გასაუბრებისას აღმოჩნდა, რომ მათ არ ჰქონდათ ინფორმაცია დაგეგმილი საჯარო განხილვების შესახებ და შესაბამისად, არც პროექტთან დაკავშირებულ დოკუმენტაციას ფლობდნენ.

ამასთან ვინაიდან, გზის მშენებლობა ზეგავლენას ახდენს ამ სოფლებზე, მოსახლეობის ნაწილმა გამოთქვა სურვილი აქტიური მონაწილეობა მიეღო დანიშნულ საჯარო განხილვაში და გამოეთქვათ თავისი შეშფოთება და სურვილები.

ამასთან, გასაკვირია ისიც, რომ მართალია, გზმ სწავლობს მთლიანად ვაზიანი-გომბორი-თელავის გზის პროექტის ზეგავლენას გარემოსდაცვით და სოციალურ გარემოზე, საჯარო კონსულტაციები ტარდება მხოლოდ საგარეჯოს რაიონში და არა თელავის რაიონში, რომელზეც პროექტის მეორე ფაზას ექნება ზემოქმედება.

ადგილობრივი თვითმმართველობის ზეწოლის მცდელობა

განმეორებითი სავლეე გასვლისას (1 კვირის შემდეგ) მოსახლეობის განცხადებით, სოფელ უჯარმის გამგეობის რწმუნებულის მხრიდან დაფიქსირდა გავლენის მოხდენის მცდელობა იმ ადგილობრივ მაცხოვრებლებზე, რომელთა საკუთრებაზეც შესაძლოა გაიაროს საპროექტო გზამ. მოსახლეობის განცხადებით, სოფელ უჯარმის გამგეობის რწმუნებულმა მოსახლეობას განუცხადა, რომ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი წერილობით გამოთქვამდნენ საკუთარ აზრს პროექტთან მიმართებაში, შეიძლება საერთოდ კომპენსაციის გარეშე დარჩენილიყვნენ.

მსგავსი შემთხვევების თავიდან ასაცილებლად, აუცილებელია პროექტის მხრიდან გაძლირდეს საზოგადოების ინფორმირებულობა და მოსახლეობის ჩართვა გადაწყვეტილების მიღების პროცესში. თუმცა უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ მართალია, გზმ-ს სარჩევის მიხედვით მე-8 თავი არის “საზოგადოებრივი კონსულტაციები და ინფორმირებულობა”, ხელმისაწვდომი დოკუმენტის მსგავსი თავი არ არსებობს.

ყოველივე ეს ნათლად მიუთითებს, იმას რომ პროექტის განმახორციელებელი გულგრილად უდგება მსოფლიო ბანკისა და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებს მოსახლეობის ინფორმირებულობისა და გადაწყვეტილების მიღების პროცესში საზოგადოების ჩართვის აუცილებლობას.

შინაარსობრივი შენიშვნები

პროექტის ეკონომიკური ანალიზი

მსოფლიო ბანკის პროცედურების თანახმად⁵, A კატეგორიაში შემავალი პროექტებისათვის აუცილებელია სრულმასშტაბიანი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტის მომზადება, რომელშიც ინტეგრირებული იქნება შემოთავაზებული პროექტის სოციალურ-ეკონომიკური და ტექნიკური ანალიზი⁶.

უნდა აღინიშნოს ის ფაქტი, რომ პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტში საერთოდ არ არის წარმოდგენილი პროექტის ეკონომიკური ანალიზი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად⁷, “მოძრაობის პერსპექტიული ინტენსივობის სიდიდე 2009-2028 წლების პერიოდისათვის გაანგარიშებულია ინტენსივობის სავარაუდო ზრდის საფუძველზე და 2028 წლისათვის შეადგენს 3242 ავტომანქანას დღეღამეში.” თუმცა გზის ინტენსივობის სავარაუდო ზრდის მაჩვენებელი არ არის მოცემული და შესაბამისად გაურკვეველია, თუ რას ეფუძნება აღნიშნული გაანგარიშება. ამასთან, არ არის გათვლილი, გზის გაგანიერების სამუშაოების დანახარჯის ეკონომიკური მიზანშეწონილობა.

ალტერნატივების ანალიზი

პროექტის გზმ დოკუმენტის 1.1 პარაგრაფში⁸ განხილულია ვაზიანი-გომბორი-თელავი საავტომობილო გზის პროექტის ოთხი ალტერნატივა, სადაც განხილულია გზის სხვადასხვა მარშრუტები. უპირატეს ვარიანტად მიჩნეულ იქნა გზის არსებული მარშრუტის რეაბილიტაცია, რომელიც მოიცავს არსებული გზის გაგანიერებას⁹.

უნდა აღვნიშნოთ, რომ განხილული ალტერნატივებიდან, ახალ მარშრუტებთან შედარებით, სრულიად სამართლიანად უპირატესობა აქვს მინიჭებული არსებული გზის რეაბილიტაციას.

თუმცა, ალტერნატივების შესწავლის დროს პროექტის კონსულტანტების მიერ არ მოხდა პროექტის ისეთი ალტერნატივის შესწავლა, როგორც არის არსებული მარშრუტის ფარგლებში დაზიანებული გზის რეაბილიტაცია მიწის ვაკისის გაგანიერების გარეშე. ეს საკითხი განსაკუთრებით აქტუალური იქნებოდა გზის იმ მონაკვეთებზე, რომლებიც კვეთენ სოფლებს: უჯარმას, პალდოს, ოთარაანთ კარს, სასადილოს, გომბორს, კობაძეს, თეთრწყლებს. ეს უზრუნველყოფდა სოფლის მოსახლეობის არანებაყოფლობით განსახლების თავიდან აცილებას¹⁰, გაზრდიდა სოფლის მოსახლეობის უსაფრთხოებას ავტოტრანსპორტო შემთხვევებისგან და შეამცირებდა პროექტის ღირებულებას.

⁵ BP/OP/GP 4.01 “გარემოსდაცვითი შეფასება”;

⁶ პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დანართი 1.4 “გარემოზე ზემოქმედების შეფასება” გვ.23;

⁷ პროექტის გზმ, პარაგრაფი 7.1.1 “გზის ტექნიკურ-ეკონომიკური დახასიათება”;

⁸ “ალტერნატიული მარშრუტების განხილვა”

⁹ მიწის ვაკისის სიგანედ აღებულია 10,5 მეტრი, ხოლო საავტომობილო გზის დერეფნის სიგანედ – 20 მეტრი

¹⁰ Involuntary Resettlement Policy, O.P.4.12. world bank

სოციალური ზემოქმედების შეფასება

მსოფლიო ბანკის იმულებითი გადასახლების პოლიტიკის მიხედვით, ეკონომიკური თუ ფიზიკური გადასახლების შემთხვევაში პროექტის განმახორციელებელი ვალდებულია უზრუნველყოს აქტივების სრული აღდგენა/ანაზღაურება დაზარალებულ პირთათვის, აგრეთვე საცხოვრებელი დონის (მათ შორის შემოსავლების) შენარჩუნება და/ან გაუმჯობესება. ამასთან, ეს ვრცელდება როგორც საკუთრების იურიდიულ მფლობელებზე, აგრეთვე იმ პირებზე რომლებიც ხანგრძლივი დროის განმავლობაში ან ტრადიციულად სარგებლობენ ამ აქტივებით.¹¹

პოლიტიკის თანახმად, პროექტის განმახორციელებელმა უნდა მოამზადოს გადასახლების გეგმა, რომელიც მოიცავს გადასახლების გეგმას, დაზარალებული მოსახლეობის ინფორმირებას მათ უფლებებსა და პირობებზე, ალტერნატივებზე, კონსულტაციას თუ როგორ ურჩევნიათ მიიღონ კომპენსაცია და უზრუნველყონ ეფექტური კომპენსაცია დაკარგული აქტივების სრული კომპენსაციით.

პროექტის განმახორციელებელმა უნდა მოახდინოს პროცედურების შემუშავება, რომელიც ბანკის მიერ იქნება აღიარებული დამაკმაყოფილებლად, რომელშიც განისაზღვრება კომპენსაციის კრიტერიუმები. პროცედურა უნდა მოიცავდეს სრულფასოვან კონსულტაციებს დაზარალებულ მოსახლეობასთან და თემებთან, ადგილობრივ თვითმართველობასა და არასამთავრობო ორგანიზაციებთან. აქვე უნდა იყოს გაწერილი საჩივრების მიღების და განხილვის მექანიზმი.

პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტის 3.2.1 პარაგრაფში განსაზღვრულია ასანაზღაურებელი ქონების სავარაუდო ღირებულებები. წარმოდგენილი სქემის მიხედვით სხვა შენობა ნაგებობის ერთეულის ღირებულებად, რომელშიც შედის ნებისმიერი შენობა ნაგებობა ფართობისა და დანიშნულების მიუხედავად (მაგ. მაღაზია, ბოსელი და სხვ), ასევე ღობე, აღებულია 4000 ლარი. ხეხილის ნებისმიერი ერთი ძირისათვის, მაგ. კაკლის ხისათვის და ბალისთვის, შეთავაზებული ანაზღაურება შეადგენს 240 ლარს. მსგავსი ტიპის გათვლები ვერ ჩაითვლება დაკარგული აქტივების სრულ და ეფექტურ კომპენსაციად, ვინაიდან ის ემყარება პროექტის განმახორციელების გადაწყვეტილებას, და არ ითვალისწინებს როგორც შემოსავალს, რომელსაც მესაკუთრეები ღებულობენ სხვადასხვა ტიპის ქონებიდან, აგრეთვე არ არის ჩამოყალიბებული პროექტის გავლენის ქვეშ მოქცეული მოსახლეობასთან კონსულტაციის გზით.

დოკუმენტში ნაყოფიერი სასოფლო-სამეურნეო სავარგულების ჩამოჭრასთან დაკავშირებით აღნიშნულია, რომ იმ შემთხვევაში თუ კერძო მიწის ნაკვეთიდან ბუფერით ჩამოჭრილი მიწის ფართი შეადგენს ნაკვეთის საერთო ფართის 20%-ზე ნაკლებს, უნდა მოხდეს მხოლოდ ბუფერით ჩამოჭრილი ნაკვეთის ფართის შეძენა. ხოლო იმ შემთხვევაში თუ კერძო მიწის ნაკვეთიდან ბუფერით ჩამოჭრილი მიწის ფართი შეადგენს ნაკვეთის საერთო ფართის 20%-ზე მეტს, პროექტისათვის შესაძენია მთლიანად ეს კერძო მიწის ნაკვეთი, ვინაიდან 20% მიწის დაკარგვა მიწის მეპატრონისათვის არარენტაბელურს ხდის ამ ნაკვეთის დამუშავებას.

¹¹ Involuntary Resettlement Policy, O.P.12, World Bank

კონსულტანტის ამ მოსაზრებას ბოლომდე ვერ დავეთანხმებით და მიგვაჩნია, რომ ყოველი კონკრეტული შემთხვევა ინდივიდუალურად უნდა გადაწყდეს: მიწის მესაკუთრემ და პროექტმა მოლაპარაკებების გზით უნდა გადაწყვიტოს, ნაკვეთის რამდენი პროცენტის ჩამოჭრა გახდის არარენტაბელურს მეურნეობას. აგრეთვე აქ წარმოიშობა ისეთი პრობლემები, როგორცაა ნარჩენი მიწა და/ან ობოლი მიწა და ეს პრობლემები შესაბამისად უნდა აისახოს გადასახლების გეგმაში.

ამასთანავე გასათვალისწინებელია შემდეგი გარემოებებიც: გზის რეაბილიტაციის შედეგად გაზრდილი მოძრაობის ინტენსივობა ავტომატურად გაზრდის გზისპირა სავარგულების დაბინძურებას მტვრითა და მძიმე მეტალებით. ამასთანავე, შესაძლებელია, გზის მშენებლობის დროს დაბინძურებამ გამოიწვიოს მოსავლის დაზიანება და საჭირო გახდეს სეზონური კომპენსაციები ადგილობრივი მოსახლეობისათვის.

ასევე პროექტში არ არის განხილული ისეთი მნიშვნელოვანი გარემოება, როგორცაა გზის რეაბილიტაცია-გაფართოების შემდეგ დასახლებულ პუნქტებში მანქანების ნაკადისა და მოძრაობის სიჩქარის გაზრდის შედეგად სავარაუდო ავტოსაგზაო შემთხვევების მომატება და მათი პრევენციის ღონისძიებები.

გარდა ამისა უნდა აღინიშნოს ის ფაქტი, რომ დოკუმენტში არაფერი არ არის ნათქვამი მშენებლობის პროცესში ადგილობრივი მოსახლეობის დასაქმების შესახებ. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, ვინაიდან უკვე დღესვე ადგილობრივ მოსახლეობას შექმნილი აქვს გარკვეული მოლოდინები დასაქმებასთან დაკავშირებით. ძალზე მნიშვნელოვანია, რომ ეს მოლოდინები არ იყოს გადაჭარბებული და არარეალისტური.

ტყეებთან დაკავშირებული საკითხები

პროექტის თანახმად¹², მოხდება “გასაკაფი ტყის ზოლის ტაქსაცია და სატყეო დეპარტამენტთან შეთანხმდება ექვივალენტური ტყის (შესაბამისი ფართის და სახეობრივი შემადგენლობის) აღდგენის საკომპენსაციო ღონისძიებები. 13ა-ს აღდგენა ჯდება საშუალოდ 14000 – 20000 ლარი, სადაც 8000 ლარი სამუშაოების ღირებულებაა, ხოლო თითო ნერგის ღირებულება ვარირებს 1,7 ლარიდან – 3,4 ლარამდე”. გზის დოკუმენტის 3.1.3 პარაგრაფის თანახმად, გაჩეხილი ტყეების ჯამური ფართობი შეადგენს 30.33 ჰა-ს, ხოლო 1 ჰექტარის აღდგენის საშუალო ღირებულებად აღებულია 17000 ლარი.

მიგვაჩნია, რომ აღნიშნულ ეკოსაკომპენსაციო საქმიანობაში გათვალისწინებული უნდა იყოს გაშენებული ტყის მონაკვეთების მოვლის საქმიანობები, მინიმუმ მომავალი 5 წლის განმავლობაში, ხოლო საკომპენსაციო სამუშაოების ღირებულების გათვალისწინებული უნდა იქნეს ახლადგაშენებული ტყის მონაკვეთების მოვლის ფასიც; გაშენებიდან 5 წლის შემდეგ ამ ფართობის გადაცემა უნდა მოხდეს სატყეო დეპარტამენტისთვის, მიღება-ჩაბარების აქტის საფუძველზე. წინააღმდეგ შემთხვევაში, საკომპენსაციო ღონისძიებები არ შეიძლება ჩაითვალოს ადეკვატურ ქმედებად.

¹² პროექტის გზში; პარაგრაფი 1.3.1 “ტყეებზე ზეგავლენის შეფასება”;

ნარჩენების მართვა

საპროექტო დოკუმენტაციის თანახმად, “მიღებული პრაქტიკაა სამშენებლო ნარჩენების განთავსება მუნიციპალური მყარი ნარჩენების ნაგავსაყრელებზე.”¹³ ხოლო გზმ დოკუმენტის 7.3.1 მიხედვით¹⁴, “სამუშაო უბნიდან ნარჩენების გატანა უნდა მოხდეს ახლომდებარე დასახლებული პუნქტების ადგილობრივ მმართველობის შესაბამის სამსახურების მიერ მითითებულ ადგილებზე. გამოყენებულ უნდა იყოს ნარჩენების განთავსების მომსახურების გამწევი სპეციალური ორგანიზაციები (“სანდასუფთავების” ორგანიზაციები და ა.შ.), რომლებიც აწარმოებენ მუნიციპალურ ნაგავსაყრელებზე ნარჩენების განთავსებას”.

იმის გათვალისწინებით რომ საქართველოში არსებული ნაგავსაყრელები ვერ აკმაყოფილებენ მინიმალურ გარემოსდაცვით სტანდარტებსაც კი, აუცილებელია, შესწავლილ იქნეს პროექტის შედეგად წარმოქმნილი სამშენებლო ნარჩენების ზეგავლენა ნარჩენების განთავსების ადგილებზე.

მშენებლობისთვის საჭირო ინერტული მასალების კარიერები

მიგვაჩნია, რომ გზმ ანგარიშში უფრო მეტი ყურადღება უნდა იყოს გამახვილებული მშენებლობისთვის საჭირო ინერტული მასალების მოპოვებასთან დაკავშირებულ გარემოსდაცვით საკითხებზე.

დოკუმენტში აღნიშნულია შემდეგი: "გაცემული ლიცენზიების ვალიდურობა არის საწინდარი იმისა, რომ სამშენებლო მასალების მოპოვებასთან დაკავშირებულ ზემოქმედებათა უმეტესი ნაწილი დამაკმაყოფილებლად იქნება შერბილებული (როგორც წესი ლიცენზიები გაიცემა გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს მიერ წინასწარი კვლევის და დაგეგმვის საფუძველზე). გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების რეგიონალური სამსახურები და გდი აკონტროლებენ კარიერების კანონიერად ექსპლუატაციის საკითხს".

საქმე ისაა, რომ არსებული კანონმდებლობა და ზემოთ დასახელებული მექანიზმები ვერ უზრუნველყოფენ ეკოლოგიური მოთხოვნების დაცვას. წიაღის მოპოვება არ საჭიროებს გზმ-ნებართვას, ხოლო გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების რეგიონალური სამსახურებსა და გდი-ს კონტროლის საკმაოდ მწირი შესაძლებლობები გააჩნიათ. განსაკუთრებით, მწირია დაბინძურების კონტროლის შესაძლებლობები. ამდენად, აუცილებლად მიგვაჩნია, რომ პროექტისათვის საჭირო წიაღისეულის მოპოვებაც საგანგებოდ უნდა იყოს განხილული და შეფასებული გზმ ანგარიშში, წარმოდგენილი იქნეს შემარბილებელი ღონისძიებები.

ხაზგასმით უნდა აღვნიშნოთ, რომ არსებული პროექტის ბიომრავალფეროვნებაზე ყველაზე ძლიერი ზემოქმედება, ტყის ჭრასთან ერთად, დაკავშირებული იქნება მდინარის ეკოსისტემებზე ზემოქმედება ინერტული მასალების ამოღების შედეგად. ამ პროცესს თან ახლავს ნაპირებისა და ფსკერის ცვლილება, წყლის მყარი ნაწილაკებით დაბინძურება და სხვ. მით უმეტეს, დოკუმენტში აღნიშნულია, რომ მდინარე იორი

¹³ პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასება; 7.2.4 პარაგრაფი; “სახიფათო სამშენებლო ნარჩენები” გვ. 89;

¹⁴ გზმ დოკუმენტის 7.3.1 “მშენებლობასთან დაკავშირებული ზემოქმედების შერბილება დაბინძურების აღკვეთის ზომები: ზედმეტი გრუნტისა და ქვების გატანა” გვ. 96;

წარმოადგენს დაცული სახეობების – წავის, კალმახისა და წინააზიური გველანას საბინადროს, რომლებიც მეტად მოწყვლადი არიან ამგვარი ზემოქმედებისაგან.

დასკვნა და რეკომენდაციები

გვინდა აღვნიშნოთ, რომ ვაზიანი-გომბორი-თელავი გზის რეაბილიტაცია მეტად მნიშვნელოვანი პროექტი შეიძლება გახდეს რეგიონის განვითარებისათვის. მათ შორის ტურისტული პოტენციალის გაზრდისათვის, რის გამოც შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ აღნიშნულ გზატკეცილის მნიშვნელობა გასცდება მხოლოდ შიდასახელმწიფოებრივს.

ამასთანავე, არსებობენ გარკვეული საკითხები, რომლებიც საჭიროებენ ყურადღებას და გამოსწორებას:

- პირველ რიგში, პროექტის შემუშავებისა და განხილვის პროცესი შესაბამისობაში უნდა იქნეს მოყვანილი მსოფლიო ბანკის პოლიტიკასა და პროცედურებთან;
- უნდა მომზადდეს გადასახლების სამოქმედო გეგმა ან მისი ჩარჩო მსოფლიო ბანკის O.P. 4.12 –თან შრულ შესაბამისობაში, რათა დაიხვეწოს ადგილობრივი მოსახლეობის კომპენსაციის და საჩივრების მიღების მექანიზმები;
- გზმ ანგარიშში მეტი ყურადღება მიექცეს წიაღის მოპოვებასთან დაკავშირებულ გარემოზე ზემოქმედებას და მის შემარბილებელ ღონისძიებებს. მშენებელი კომპანიების შერჩევისათვის გამოცხადებულ ტენდერში ერთ-ერთი სატენდერო პირობა უნდა იყოს წიაღის მოპოვების ლიცენციების წარმოდგენა, ან ლიცენზიის მფლობელებთან წინასწარი ხელშეკრულებების არსებობა. სამწუხაროდ, ხშირად ადგილი აქვს ხოლმე ფაქტებს, როდესაც მშენებელი ხვდება ფორსმაჟორულ სიტუაციაში, რადგანაც არ გააჩნია მშენებლობისათვის საჭირო ბუნებრივი რესურსები და მთავრობის განკარგულებით ხდება მისი გათავისუფლება წიაღის მოპოვების ლიცენზიისაგან.
- ეკოკომპენსაციების დაგეგმვისას გათვალისწინებული იქნეს ტყის გაშენებასთან ერთად მათი მოვლის ღონისძიებები;
- ყურადღება გამახვილდეს ადგილობრივი მოსახლეობის დასაქმების შესაძლებლობასთან. ეს საკითხი გაიწეროს მაქსიმალურად რეალისტურად და ადექვატურად მიეწოდოს მოსახლეობას პროექტის დაწყებამდე;
- გზმ ანგარიშმა უნდა განიხილოს სხვა ალტერნატივებიც სოფლებში გამავალ მონაკვეთებთან დაკავშირებით. მაგალითად, სოფელ უჯარმის მოსახლეობის ნაწილს მიაჩნია, რომ შესაძლებელია, რომ გზატკეცილმა საერთოდ გვერდი აუაროს სოფელს.

დასკვნა

ჩვენი აზრით, ყველაზე მისაღები ალტერნატივაა არ მოხდეს გზის სავალი ნაწილის გაფართოება და ჩატარდეს გზის აღდგენა-რეკონსტრუქციის სამუშაოები.

ჩვენის აზრით, ამ ალტერნატივას გააჩნია შემდეგი დადებითი მხარეები: აცილებული იქნებოდა სოფლების მცხოვრებთა არანებაყოფლობით განსახლება; შემცირდებოდა კომპენსაციების საჭიროება, შესაბამისად - მოცულობა და საერთო ჯამში, პროექტის ღირებულება; ამასთანავე, დასახლებულ პუნქტებში ავტოტრანსპორტის მოძრაობის სიჩქარე კანონით არის შეზღუდული. ამდენად განიერი გზა პრაქტიკულად არაფერს არ მოიტანდა მოძრაობის სიჩქარის ხარჯზე მგზავრობის დროის შემცირების კუთხით. სამაგიეროდ, ზემოთ აღნიშნულ დადებით მხარეებთან ერთად, გაიზრდებოდა გზის უსაფრთხოებაც.

ასოციაცია “მწვანე ალტერნატივა”

მისამართი: ყიფშიძის 5ა, მე-4 სადარბაზო, მე-7 სართული

ტელ: (995 32) 22-16-04, 22-38-74 ფაქსი: (995 32) 22-38-74

ელ.ფოსტა: datochipashvili@caucasus.net