

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი ანალიზი

11 მაისი, 2010

შესავალი

შპს “საქართველოს რკინიგზა” გეგმავს, თბილისის ცენტრალური ნაწილის შემოვლითი ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობასა და “დიდუბისა” და “ნავთლუდის” არსებული სარკინიგზო სადგურების მოდერნიზებას. პროექტის განხორციელებისათვის საჭირო ინვესტიციების მოსაპოვებლად, კომპანიამ ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკსა (ერგბ)¹ და ევროპის საინვესტიციო ბანკს (ესბ) მიმართა. პროექტის მთლიანი ღირებულება შეადგენს დაახლოებით 350 მილიონ ევროს.

პროექტის მთავარი მიზანია, სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაზრდის მიზნით, სახიფათო ტვირთის (ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების) სატრანზიტო გადაზიდვების მჭიდროდ დასახლებული ქალაქის ცენტრიდან ქალაქის ფარგლებს გარეთ გადატანა. პროექტის თანახმად, გამოთავისუფლებული ტერიტორიების ხელახალი განაშენიანება ქალაქის ჩრდილოეთ ნაწილის განვითარებას შეუწყობს ხელს.

მიუხედავად იმისა, რომ პროექტის მთავარი მიზანი მისასაღმებელია, ასოციაცია მწვანე ალტერნატივამ, პროექტის დოკუმენტაციის, საჯარო განხილვების ანგარიშებისა და სხვადასხვა დაინტერესებული პირის მიერ მომზადებული წინადადებების განხილვის საფუძველზე, აღმოაჩინა მთელი რიგი პრობლემური საკითხები, რომელთა გათვალისწინება აუცილებელია, რათა პროექტის განხორციელებამ უარყოფითად არ იმოქმედოს თბილისის მოსახლეობასა და საცხოვრებელ გარემოზე.

სოციალური ზემოქმედება

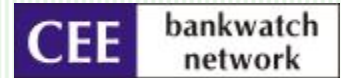
პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანია, რკინიგზის არსებული მარშრუტის მჭიდროდ დასახლებული ქალაქის ცენტრიდან ქალაქგარეთ გადატანის გზით, მოსახლეობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა. თუმცა, იგივე პროექტი ითვალისწინებს 18-20 მეტრი სიმაღლის მიწაყრილის მოწყობას ავჭალის მჭიდროდ დასახლებულ დასახლებაში, სადაც იმომრავებენ სახიფათო ტვირთებით (ნავთობი და ნავთობპროდუქტები) დატვირთული სატვირთო მატარებლები.

პროექტის ეს კომპონენტი წინააღმდეგობაში მოდის თავად პროექტის მიზანთან, ვინაიდან პროექტში საერთოდ არ არის განხილული მარშრუტის გასწვრივ მცხოვრები მოსახლეობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ღონისძიებები და ასევე, არ არის შესწავლილი მუხრუჭების გამოყენებით მოძრავი მატარებლების მიერ გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება მთელი ავჭალის მოსახლეობის საცხოვრებელ გარემოზე.

¹ 2010 წლის 9 მარტს ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა პროექტის დასაფინანსებლად ევროს ოდენობის სესხი.



ვიღწვით გარემოსდაცვითი და
სოციალური სამართლიანობისთვის
საქართველოში



მონიტორინგს ვუწევთ
საერთაშორისო საფინანსო
ინსტიტუტების საქმიანობას

თბილისი, 0179, საქართველო
ვალიაშვილის ქ. 27/29, II სართ.
ტელეფონი: (995 32) 29 27 73
ფაქსი: (995 32) 22 38 74
ელ.ფოსტა: greenalt@greenalt.org
ვებ-გვერდი: www.greenalt.org

ამ გარემოებას განსაკუთრებულად უსვამდა ხაზს ადგილობრივი მოსახლეობა საჯარო განხილვებისას. ეს პოზიცია ასევე წერილობით იქნა გამოხატული საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში შეტანილ ავჭალის 354 მოსახლის 2009 წლის 10 დეკემბრის ერთობლივ განცხადებაში. აღსანიშნავია, რომ გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრომ არ უზრუნველყო პროექტთან დაკავშირებით მიმდინარე ადმინისტრაციულ წარმოებაში განმცხადებლების დაინტერესებულ მხარედ ჩართვა², რაც საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 95-ე მუხლის დარღვევას წარმოადგენს³.

პროექტის ზემოქმედება სარკინიგზო მომსახურებაზე

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტით გათვალისწინებული სამგზავრო სარკინიგზო ხაზის ორად გაყოფა. შედეგად, დასავლეთ საქართველოში მგზავრობის მსურველები ისარგებლებენ დიდუბის რკინიგზის სადგურით, ხოლო აღმოსავლეთის მიმართულებას მოემსახურება ნავთლუდის სადგური; სატვირთო მატარებლები ისარგებლებენ ახალი შემოვლითი სარკინიგზო ხაზით.

ქალაქის ცენტრალური ნაწილის უსაფრთხოების გაზრდის თვალსაზრისით, სატვირთო მატარებლების (სახიფათო ტვირთი) ქალაქის ცენტრალური ნაწილიდან გადატანა, რა თქმა უნდა, მისასალმებელია. თუმცა, სამწუხაროდ, პროექტში შესწავლილი არ არის სამგზავრო რკინიგზის ორად გაყოფის შემთხვევაში მგზავრობასთან დაკავშირებით წარმოშობილი პრობლემები - ცენტრალური სარკინიგზო სადგურის არარსებობის გამო, მგზავრებს მოუწევთ, დამატებით, სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება დანიშნულების ადგილზე მისასვლელად (მაგალითად, დასავლეთ საქართველოდან აღმოსავლეთ საქართველოში მიმავალ მგზავრებს), რაც დისკომფორტთან, დამატებით დანახარჯებთან და გაზრდილ სატრანსპორტო ნაკადებთან არის დაკავშირებული.

მსგავსი პრობლემის გადაჭრას დღეს მსოფლიოს ბევრი დიდი ქალაქი ცდილობს. მაგალითად, ქალაქი ლონდონი, სადაც ისტორიულად არ არსებობს ცენტრალური, ხაზების დამაკავშირებელი სარკინიგზო სადგური (HUB), სარკინიგზო ქსელის ნორმალურ ფუნქციონირებასთან დაკავშირებულ სერიოზულ პრობლემებს განიცდის და ცდილობს ამ პრობლემის მოსაგვარებლად სხვადასხვა პროექტების განხორციელებას.

პროექტის ალტერნატიულ ვარიანტებთან დაკავშირებული პრობლემები

ყურადსაღებია, რომ პროექტი შემუშავებულ იქნა რეალური ალტერნატიული ვარიანტების განხილვის გარეშე და შესაბამისად, ისინი არ იქნა ასახული პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში. ეს წარმოადგენს "გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესახებ" დებულების (დამტკიცებულია საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მინისტრის 2009 წლის 9 მარტის №8 ბრძანებით) დარღვევას. რაც შეეხება პროექტში დასახელებულ ალტერნატივებს, ისინი დაწუნებულ იქნა ჯერ კიდევ პროექტის განხილვის ადრეულ სტადიაზე, ამდენად გაურკვეველია, რატომ მოხდა ამ ალტერნატივების გადატანა საბოლოო პროექტში.

პროექტის ეკონომიკური დასაბუთება

პროექტში არ არის განხილული პროექტის ეკონომიკური დასაბუთება, რაც ასევე "გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესახებ" დებულების მე-5 მუხლის დარღვევას წარმოადგენს⁴. პროექტში არც

² ავჭალის 354 მოსახლის ერთობლივი წერილი გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში პროექტთან დაკავშირებულ ადმინისტრაციულ წარმოებაში ჩართვასთან დაკავშირებით, 2009 წლის 10 დეკემბერი.

³ საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსი, მუხლი 95, "დაინტერესებული მხარის მონაწილეობა ადმინისტრაციულ წარმოებაში": "ადმინისტრაციული ორგანო უფლებამოსილია ადმინისტრაციულ წარმოებაში ჩააბას დაინტერესებული მხარე მისი მოთხოვნის საფუძველზე, ხოლო კანონით განსაზღვრულ შემთხვევაში ვალდებულია უზრუნველყოს მისი მონაწილეობა ადმინისტრაციულ წარმოებაში" (24.06.2005. N1801).

⁴ დამტკიცებულია საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების მინისტრის 2009 წლის 9 მარტის 18 ბრძანებით გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში უნდა მოიცავდეს (ე) დაგეგმილი საქმიანობის ეკოლოგიური, სოციალური და ეკონომიკური შედეგების შეფასებას და (თ) პროექტების ეკოლოგიურ-ეკონომიკური შეფასების ჩატარებას.

ინფრასტრუქტურული პროექტებისთვის დამახასიათებელი ცდომილებებია განსაზღვრული, რამაც შესაძლოა, კითხვის ნიშნის ქვეშ დააყენოს შპს “საქართველოს რკინიგზის” გადახდისუნარიანობა.

პოტენციური საფრთხე – მოსახლეობისათვის უსაფრთხო სასმელი წყლის მიწოდება

საპროექტო რკინიგზის მინიმალური დამორება თბილისის ზღვიდან **900** მეტრს შეადგენს. საინჟინრო პროექტის მიხედვით, სარკინიგზო მონაკვეთის დიდი ნაწილი განლაგებულია თხრილში და ნავთობის დაღვრის შემთხვევაში, დაღვრილი ნავთობი ჩაედინება თბილისის ზღვაში კვირიკობის ხევის ან ტრასის ღია მონაკვეთების გავლით. თუნდაც ნახევარი ცისტერნის, ანუ **30,000** ლიტრი ნავთობის დაღვრა გამოიწვევს წყალსაცავის სასარგებლო მოცულობის დაახლოებით **50%**-ის გაფუჭებას, რაც სასმელი წყლის გარეშე დატოვებს ქ. თბილისის სამი რაიონის მოსახლეობას და გარდაბნის რაიონის დაახლოებით **20,000** ჰა სასოფლო-სამეურნეო სავარგულს.

კომპანია “ჯორჯიან უოთერ ენდ ფაუნდრ”-ის ეკოლოგიური დასკვნის თანახმად, ზემოთ აღნიშნული ნეგატიური შედეგებიდან გამომდინარე, აუცილებელია, ჩატარდეს ზედაპირული ნაკადების მოდელირება და წყალსაცავისკენ მიმართული მცირე სიმძლავრის ერთეული ვექტორების გამოვლენის შემთხვევაშიც კი, მოხდეს ქვეალტერნატიული ვარიანტის კორექტირება.

აღნიშნული საკითხი ხაზგასმულია ასევე “საზოგადოება ვარკეთილი”-ს მიერ გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსადმი მიწერილ წერილში. წერილში ნათქვამია, რომ აუცილებელია, რკინიგზის პროექტის პარალელურად, დაიწყოს წყალმომარაგების ალტერნატიული წყაროს გამოძებნა და რეალიზაცია იმ მოსახლეობისათვის, რომელსაც წყალი თბილისის წყალსაცავიდან მიეწოდება, ან წყალსაცავის გაბინძურების ყველა საფრთხის თავიდან აცილების მიზნით, მოხდეს რკინიგზის საპროექტო ხაზის გადატანა ჩრდილო-აღმოსავლეთით ფერდობზე.

გასათვალისწინებელია ისიც, რომ საპროექტო რკინიგზა თბილისის ზღვის გასწვრივ კვეთს მთელ რიგ მცირე და დიდ მშრალ ხეებს, თუმცა პროექტში საერთოდ არ არის შესწავლილი ამ ხეებში, წყლის მოვარდნის შემთხვევაში, სარკინიგზო მარშრუტის დატბორვის თავიდან აცილების ღონისძიებები.

დაცული ტერიტორიები

საპროექტო რკინიგზა კვეთს თბილისის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენებისა და ვიზიტორთა ზონას. ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის თანახმად, “შპს „საქართველოს რკინიგზა“ შესაბამისი განაცხადის საშუალებით მიმართავს თხოვნით გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს (გარემოზე ზემოქმედების საწინააღმდეგო განაცხადის გაკეთებამდე) პარკის ამ ნაწილისათვის სპეციალური დანიშნულებით ტყით სარგებლობის კატეგორიის მინიჭების თაობაზე”, ვინაიდან “სატყეო მეურნეობის სახელმწიფო დეპარტამენტის თავმჯდომარის **2000** წლის **13** სექტემბრის **10/61** ბრძანების („სპეციალური ჭრისა და მისი განხორციელების წესის შესახებ“ დებულების თაობაზე) თანახმად, სპეციალური დანიშნულებით ტყით სარგებლობა და ჭრა შესაძლებელია გზების (და მათ შორის რკინიგზის) მშენებლობისას”.

ზემოაღნიშნული საქართველოს კანონმდებლობის არასწორი ინტერპრეტაციაა, ვინაიდან: საქართველოს კანონმდებლობით, რკინიგზის მშენებლობა არ განეკუთვნება იმ საქმიანობებს, რომელთა განხორციელება დაშვებულია ეროვნული პარკში. ამავდროულად, რკინიგზის მშენებლობა არ შეიძლება განხილულ იქნეს გზის მშენებლობად, ვინაიდან რკინიგზა წარმოადგენს თვისობრივად განსხვავებულ საქმიანობას.

ნარჩენების მართვა

საპროექტო დოკუმენტაციის მიხედვით, აუცილებელია, ევროკავშირის შესაბამისი დირექტივითა და არსებული საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით, ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება, ნარჩენების განთავსება კი, მოხდება ქ. თბილისის მერიასთან შეთანხმებით. იმის გათვალისწინებით, რომ ქვეყანაში არ არსებობს საყოფაცხოვრებო ნარჩენებისთვის განკუთვნილი სანიტარული ნაგავსაყრელიც კი, ხოლო სპეციალურად გამოყოფილ ნაგავსაყრელზე ნარჩენების განთავსების შემთხვევები პრაქტიკულად არ გვხვდება, გაურკვეველია, სად განთავსდება პროექტის განმავლობაში წარმოქმნილი ნარჩენები.

რეკომენდაციები

ქვემოთ ჩამოთვლილია პროექტის დაწყებამდე აუცილებელად განსახორციელებელი ქმედებები:

- საფუძვლიანად უნდა იქნეს შესწავლილი პროექტის სოციალური ზემოქმედება არა მხოლოდ იმ მოსახლეობაზე, რომელიც უშუალოდ კარგავს საცხოვრებელ თუ სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებს, არამედ იმ მოსახლეობაზეც, რომელიც ცხოვრობს უშუალოდ რკინიგზის საპროექტო მარშრუტის გასწვრივ;
- შპს "საქართველოს რკინიგზამ" უნდა გადახედოს და უკეთ დაასაბუთოს საკუთარი პოზიცია აღნიშნული პროექტის საჭიროებასთან დაკავშირებით;
- რკინიგზის პირდაპირი ხაზის არარსებობით გამოწვეული მოუხერხებლობის შედეგად, შესაძლოა, მოხდეს რკინიგზის სხვა სახის ტრანსპორტით ჩანაცვლება; ამან, შესაძლოა, გამოიწვიოს რკინიგზის შემოსავლების შემცირება. ამდენად, აუცილებელია, გაკეთდეს პროექტის ზემოქმედების შესწავლა შიდა სამგზავრო გადაზიდვებზე;
- საფუძვლიანად უნდა იქნეს გამოკვლეული პროექტის მარშრუტის თანაბარწონადი ალტერნატიული ვარიანტები;
- აუცილებელია, განისაზღვროს პროექტის ღირებულების ცდომილებები, ოპტიმისტური და პესიმისტური სცენარების შემთხვევაში და მხოლოდ პესიმისტური სცენარის შემთხვევაში მოხდეს კომპანიის გადახდისუნარიანობის ანალიზი;
- უნდა ჩატარდეს ზედაპირული ნაკადების მოდელირება და მოდელირების შედეგად თბილისის წყალსაცავისკენ მიმართული მცირე სიმძლავრის ერთეული ვექტორის გამოვლენის შემთხვევაშიც კი, მოხდეს მარშრუტის კორექტირება; უნდა შემუშავდეს მშრალ ხევებში წყლის მოვარდნის შემთხვევებში სარკინიგზო მარშრუტის დატბორვის თავიდან აცილების ღონისძიებები;
- პროექტის განხორციელების დაწყებამდე უნდა გამოიცეს საქართველოს პრეზიდენტის შესაბამისი ბრძანებულება ტყის შესაბამისი უბნის "საქართველოს რკინიგზაზე" მიჩენის წესით გადაცემის შესახებ, ასევე დაიდოს შესაბამისი ხელშეკრულება "საქართველოს რკინიგზასა" და დაცული ტერიტორიების სააგენტოს შორის;
- აუცილებელია პროექტის განხორციელებამდე ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება, უკიდურეს შემთხვევაში, იმ ნაწილის დამუშავება მაინც, თუ სად მოხდება წარმოქმნილი ნარჩენების განთავსება.

აქ გამოხატული მოსაზრებები წარმოადგენს ასოციაცია მწვანე ალტერნატივას მოსაზრებებს და არ შეიძლება განხილულ იქნეს შავი ზღვის რეგიონალური თანამშრომლობის ფონდის, მარშალის ფონდისა და მისი პარტნიორების შეხედულებათა ამსახველად