



**მწვანე**  
ალტერნატივა



ასოციაცია მწვანე ალტერნატივას  
და  
ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ბანკებზე დამკვირვებელთა ქსელის

### **შენიშვნები და რეკომენდაციები**

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის ბუნებრივ  
და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტზე

#### **შესავალი**

შპს “საქართველოს რკინიგზა” გეგმავს თბილისის ცენტრალური ნაწილის შემოვლითი ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობასა და “დიღუბისა” და “ნავთლულის” არსებული სარკინიგზო სადგურების მოდერნიზებას, რომლის განხორციელებისათვის საჭირო ინვესტიციების მოსაპოვებლად მიმართა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკსა (EBRD) და ევროპის საინვესტიციო ბანკს (EIB). პროექტის მთლიანი ღირებულება შეადგენს 290 მილიონ ევროს.

გავრცელებული დოკუმენტების მიხედვით, შპს “საქართველოს რკინიგზის” მთავარი მიზანია პროექტის განხორციელების გზით სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაზრდა. პროექტის შემკვეთის განმარტებით, „საქართველოს რკინიგზა“, ძირითადად, აწარმოებს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საგრანზიტო გადაზიდვებს (ამერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებისაკენ); ეს არის სახიფათო გვირთი, რომლის გადაზიდვაც მჭიდროდ დასახლებულ ტერიტორიებზე დაუშვებელია.

კიდევ ერთი მიზეზად, რომლის გამოც იგეგმება პროექტის განხორციელება, დასახლებულია ის გარემოება, რომ რკინიგზა, რომელსაც აქვს შედარებით მცირე რაოდენობის საავტომობილო გადაკვეთები, წარმოადგენს ქალაქის ჩრდილოეთი ნაწილის განვითარების ერთ-ერთ ძირითად შემაფერხებელ ფაქტორს და რკინიგზის გასწვრივ მდებარე მიწის ნაკვეთებისა და საცხოვრებელი სახლების გაუფასურების მიზეზს.

გთავაზობთ, ასოციაცია “მწვანე ალტერნატივა“-ს შენიშვნებსა და კომენტარებს აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით. კომენტარები მომზადდა ბსგშმ ანგარიშის დოკუმენტის, საჯარო განხილვების ანგარიშებისა და სხვადასხვა დაინტერესებული პირის მიერ მომზადებული წინადადებების განხილვის საფუძველზე.

## პროცედურული შენიშვნები

### სკოპინგის ეტაპზე გამოვლენილი დარღვევები

პროექტის სკოპინგის ეტაპის შეხვედრა შედგა 2009 წლის 21 ივლისს. ადგილობრივ მოსახლეობას შეხვედრაში მონაწილეობა არ მიუღია. პროექტის კონსულტანტის განცხადების თანახმად, პროექტის ირგვლივ ბედმეტი დაძაბულობის თავიდან ასაცილებლად, გადაწყდა, რომ ამ ეტაპზე მოსახლეობა არ ყოფილიყო ჩართული განხილვებში. აღნიშნული გარემოება ასახულია ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე შეფასების (ბსგშ) ანგარიშშიც:

"4.1.7 გამომდინარე იქიდან, რომ შერჩეული მარშრუტი არ წარმოადგენს საბოლოო ვარიანტს და შესაძლებელია მასში გარკვეული ცვლილებების შეტანა, მოსახლეობის გაუმართლებელი წინასწარი შეშფოთების თავიდან აცილების მიზნით, ფორმალური კონსულტაციები მოსახლეობასთან არ ჩატარებულა".

ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის თანახმად, "A კატეგორიის პროექტებისათვის კლიენტმა უნდა უზრუნველყოს სკოპინგის ეტაპზე ყველა დაინტერესებული მხარის დადგენა და ჩართვა სკოპინგის პროცესში, რათა დასაწყისიდანვე იდენტიფიცირებულ და გამოძიებულ იქნას ყველა საკვანძო საკითხი როგორც გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესის ნაწილი."<sup>1</sup>

აქედან გამომდინარე, აღვნიშნავთ, რომ ამ შემთხვევაში ადგილი ჰქონდა EBRD-ის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის დარღვევას, ხოლო ბსგშ ანგარიშში მოცემული სქემა (ნახ. 1.5.1 - შეფასების პროცესი) შეიცავს არასწორ ინფორმაციას.

### ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (ბსგშ) დოკუმენტის გამოქვეყნება

პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტის ქართული ვერსია რკინიგზის ოფიციალურ ვებ-გვერდზე დაიდო 2009 წლის 16 ოქტომბერს. პროექტის სპონსორების განცხადებით<sup>2</sup>, აღნიშნული დოკუმენტის სრული ვერსიები განთავსებული უნდა ყოფილიყო ადგილობრივ მუნიციპალიტეტებში და ადგილობრივ მოსახლეობას საშუალება ექნებოდა გასცნობოდა აღნიშნულ დოკუმენტაციას, როგორც ეს ნათქვამია ერგბ-ს გარემოსდაცვით და სოციალურ პოლიტიკის დოკუმენტში.<sup>3</sup>

ასოციაცია მწვანე ალტერნატივას მიერ დიდუბე-ჩუღურეთისა და გლდანი-ნაძალადევის მუნიციპალიტეტებში გასვლების შედეგად, აღმოჩნდა, რომ დოკუმენტის სრული ვერსია არცერთ მუნიციპალიტეტს არ გააჩნდა.

<sup>1</sup>ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკა (2008), PR10 "Information Disclosure and Stakeholder Engagement", პარაგრაფი 10; "In the case of Category A projects the client will engage in a scoping process with identified stakeholders to ensure identification of all key issues to be investigated as part of the Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) process".

<sup>2</sup>მრგვალი მაგიდა რკინიგზის შემოვლითი რკინიგზის პროექტთან დაკავშირებით, ორპუსის ცენტრი 15 ოქტომბერი.

<sup>3</sup>ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკა (2008), PR10 "Information Disclosure and Stakeholder Engagement", პარაგრაფი 13: "The Information will be disclosed in the local language(s) and in a manner that is accessible and culturally appropriate, taking into account any vulnerable people (for example ethnic groups or displaced persons). For projects with potentially significant adverse social or environmental impacts, disclosure should occur early in the environmental and social appraisal process".



ერთადერთი დოკუმენტი პროექტის შესახებ, რაც დაინტერესებული მხარეებისთვის ხელმისაწვდომი აღმოჩნდა. პროექტის არაგექნიკური რეზიუმე. პრაქტიკულად, დოკუმენტის სრული ვერსიის ხილვა დაინტერესებულ მხარეებს მხოლოდ ინტერნეტის საშუალებით შეეძლოთ, რაც ნამდვილად ვერ ჩაითვლება ერგბ-ს გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის შესრულებად.

### **ბსგმ დოკუმენტის პრეზენტაცია საჯარო განხილვების დროს**

პროექტთან დაკავშირებით გამართული საჯარო განხილვების დროს პროექტის სპონსორებისა და რკინიგზის დეპარტამენტის მიერ მოხდა პროექტის ბსგმ დოკუმენტის პრეზენტაცია.

არცერთი საჯარო განხილვის დროს არ მომხდარა პროექტში არსებული ალტერნატივების განხილვა და პრეზენტაციები მხოლოდ ცენტრალური ალტერნატივის შედეგად მიყენებული შემოქმედებებს ეხებოდა, რაც ვერ ჩაითვლება ბსგმ დოკუმენტის სრულყოფილ განხილვად, ვინაიდან არ მომხდარა ალტერნატიული მარშრუტების შედარებითი დახასიათება დაინტერესებული მხარეებისთვის.

საპროექტო მარშრუტი, რომელსაც ამ ეტაპზე ენიჭება უპირატესობა, დასავლეთით იწყება სადგურ მაჭესის მიდამოებში და მოიცავს 27.1 კმ სიგრძის ახალი ორხაზიანი “მაჭესი-ლილო 1” რკინიგზის მონაკვეთის მშენებლობას, 3 გვირაბის მშენებლობას საერთო სიგრძით 2.55კმ, 3 ხიდის მშენებლობას (360მ) და მიწაყრილებს რომელთა სიმაღლე იცვლება 1-დან 27 მეტრამდე. გარდა ამისა, საპროექტო მარშრუტი კვეთს თბილისის ეროვნულ პარკს ორ ადგილას და გადის თბილისის მღვის მახლობლად (900მ).

ბსგმ ანგარიშში აღნიშნულია, რომ ჩატარდა კონსულტაციები სამეცნიერო წრეებთან (თავი 4.1.8 კონსულტაციები სამეცნიერო წრეებთან) და ჩამოთვლილია საქართველოს რამდენიმე სამეცნიერო დაწესებულება. უნდა აღინიშნოს, რომ სამეცნიერო ინსტიტუტების ცალკეულ წარმომადგენელთა დაქირავება პროექტის კონსულტანტებად არ წარმოადგენს საზოგადოებრივ კონსულტაციას, ხოლო ასეთი კონსულტაციების დამადასტურებელი მასალა არ არსებობს განსახილველას გავრცელებულ დოკუმენტებში.

### **მინაარსობრივი შენიშვნები**

#### **პროექტის საჭიროება**

პროექტის ბუნებრივ და სოციალური გემოქმედების შეფასების დოკუმენტის თანახმად, პროექტი ემსახურება ქალაქის პერსპექტიული განვითარების ახალი გეგმის შესრულებას, რომელიც დამტკიცდა 2009 წლის 23 ივნისს. აღნიშნული პროექტით ხელი შეეწყობა ქალაქის გენერალური გეგმის შესაბამისად გამოთავისუფლებული ტერიტორიების ხელახალ განაშენიანებას. გარდა ამისა, პროექტის განხორციელებით გაიმრდება თბილისის ფარგლებში რკინიგზის ოპერირების ეფექტურობა და უსაფრთხოება ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში არსებული ობიექტების ქალაქის ფარგლებს გარეთ გადატანის გზით<sup>4</sup>.

მართალია, ქალაქის ცენტრალური ნაწილიდან საგვირთო მაგარებლების გადატანით იმრდება ქალაქის ცენტრალური ნაწილის უსაფრთხოება, მაგრამ პროექტში საერთოდ არ არის განხილული ის პრობლემები, რაც რკინიგზის ორად გაყოფის შემთხვევაში შეიძლება წარმოიშვას. მაგალითისთვის საკმარისია მოვიყვანოთ პროექტის მეგავლენა მოსახლეობის სატრანსპორტო დანახარჯებზე: მაგ. პროექტის მეგავლენა მოსახლეობის იმ ნაწილის სატრანსპორტო დანახარჯებზე, რომლებიც მგზავრობენ დასავლეთ საქართველოდან სადგურ ნავთიულამდე. პირდაპირი ხაზის არარსებობის გამო ისინი

<sup>4</sup> ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე გემოქმედების შეფასების დოკუმენტი, თავი 1.2 “პროექტის მიზანი და საჭიროება”;

იძულებული იქნებიან რკინიგზის ნაცვლად გამოიყენონ სხვა საგზაო სატრანსპორტო საშუალება, რაც გამოიწვევს მათთვის სატრანსპორტო დანახარჯების მნიშვნელოვან ზრდას.

არ არის დათვლილი ასევე პროექტის უარყოფითი ზეგავლენა თავად რკინიგზის შემოსავლებზე, რომელიც გამოწვეული იქნება თავისუფალი გადაადგილების შეფერხებით (სომხეთი აზერბაიჯანი), განსაკუთრებით გურისგული სემონის დროს, რამაც შესაძლოა, გამოიწვიოს გურისგების მხრიდან ტრანსპორტის სხვა სახეობის გამოყენება და შესაბამისად რკინიგზის შემოსავლების შემცირება.

### **პროექტის ალტერნატივები**

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტში განხილულ იქნა პროექტის ტექნოლოგიური და მდებარეობის ალტერნატივები. საუკეთესო ტექნოლოგიურ ალტერნატივად არჩეულ იქნა 18%-იანი ქანობი, ხოლო მდებარეობის 4 ალტერნატივიდან შერჩეულ იქნა ერთ-ერთი ალტერნატივა. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ალტერნატიული მარშრუტები რომელიც დოკუმენტში არის წარმოდგენილი, არ წარმოადგენენ ცენტრალური ვარიანტის თანაბარზომიერ ალტერნატივებს შემდეგი მიზეზების გამო:

- პროექტის ერთ-ერთი ალტერნატივად განხილულია ქალაქის ქვეშ გვირაბის მშენებლობა, რომელიც პროექტის სპონსორების მიერ დაწუნებულ იქნა ჯერ კიდევ სკოპინგის ეტაპზე. მიუხედავად ამისა, აღნიშნული ალტერნატივა მაინც იქნა განხილული ბუნებრივ და სოციალური ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტში. ეს კი ნიშნავს, რომ განხილული ვარიანტი არ შეიძლება ჩაითვალოს ცენტრალური ვარიანტის თანაბარზომიერ ალტერნატივად;
- პროექტის ერთ-ერთი ალტერნატივად განხილულია ისეთი მარშრუტი, რომლის განხორციელების ხარჯები სცილდება გონივრულ დაფინანსების საზღვრებს, რის გამოც, ის დაწუნებულ იქნა პროექტის სპონსორების მიერ. როგორც პირველ შემთხვევაში, აქაც გაუგებარია, რატომ იქნა ისეთი ალტერნატივა განხილული პროექტის დოკუმენტის საბოლოო ვერსიაში, რომლის განხორციელებაც ფინანსურად არის შეუძლებელი და შესაბამისად, აღნიშნული ალტერნატივა არანაირად არ შეიძლება ჩაითვალოს ცენტრალური ვარიანტის თანაბარზომიერ ალტერნატივად;
- პროექტის მესამე ვარიანტი კი წარმოადგენს პროექტის ცენტრალური ვარიანტის იდენტურს. ერთადერთი განსხვავება გრასის ქანობია, რომელიც შეადგენს 15%-ს. აღნიშნული ვარიანტი არ შეიძლება ჩაითვალოს თანაბარზომიერ ალტერნატივად, ვინაიდან ტექნოლოგიური ალტერნატივების განხილვისას უკვე შერჩეული იყო 18%-იანი ქანობი, ამიტომ გაუგებარია, რატომ იქნა დოკუმენტში საერთოდ განხილული 15%-იანი ქანობის შემცველობის ვარიანტები და შესაბამისად განხილული ვარიანტი არ შეიძლება ჩაითვალოს ცენტრალური ვარიანტის ალტერნატივად.

ზემოთაღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ პროექტი შემუშავებულ იქნა რეალური ალტერნატიული ვარიანტების განხილვის გარეშე.

### **პროექტის ეკონომიკური დასაბუთება**

პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტში პროექტის ეკონომიკური დასაბუთება არ არის მოცემული. რკინიგზის წარმომადგენლის განცხადებით<sup>5</sup>, “პროექტის ეკონომიკური მიზანშეწონილობა პროექტის ბსშმ-ს საგანი არ არის და ამიტომაც არ არის მოცემული, თუმცა შპს “საქართველოს რკინიგზა” გეგმავს სპეციალური დანიშნულების კომპანიის შექმნას, რომელიც მოახდენს გამოთავისუფლებული ტერიტორიების გასხვისებას და ამოღებული თანხებით მოხდება ერგბ-ს სესხის გადაფარვა”. სამწუხაროდ, დოკუმენტში საერთოდ არ არის განხილული გამოთავისუფლებული

<sup>5</sup> დიმიტრი ქემოკლიძე, შპს “საქართველოს რკინიგზა”, მრგვალი მაგიდა რკინიგზის შემოვლითი გზის პროექტის შესახებ, 15 ოქტომბერი 2009;

გერიტორიების აღდგენის ღირებულება და შესაბამისად არ არის დათვლილი მისაღები თანხის ოდენობა, რამაც შესაძლოა კითხვის ნიშნის ქვეშ დააყენოს რკინიგზის გადახდისუნარიანობა. ამას გარდა არ არის განსაზღვრული ცლომილებები, რაც დამახასიათებელია ინფრასტრუქტურული პროექტებისთვის.

მოგვიანებით საჯარო განხილვების დროს რკინიგზის წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ აღნიშნული სესხის დაფარვა მოხდება რკინიგზის საკუთარი შემოსავლებიდან, ხოლო გამოთავისუფლებული გერიტორიების აღდგენის ღირებულების განსაზღვრა მოხდება NIF<sup>6</sup> გრანტით, რომელიც საქართველოს რკინიგზამ უკვე მოიპოვა. სამწუხაროდ, აღნიშნული ქმედებები სულაც არ გამოორიცხავს საქართველოს რკინიგზის გადახდისუნარიანობის კითხვის ნიშნის ქვეშ დაყენებას, იმის გათვალისწინებით, რომ ჯერ კიდევ არ არის ცნობილი გამოთავისუფლებული გერიტორიების აღდგენისათვის საჭირო თანხა და პროექტის რეალური ღირებულება.

ამასთანავე, აღინიშნა, რომ პროექტის განხორციელების შედეგად არ მოხდება "საქართველოს რკინიგზის" გვირგვინის მოცულობის და შესაბამისად, შემოსავლების გაზრდა. პროექტის განხორციელების შემთხვევაში ძირითად მოგებას ნახავს ქალაქი თბილისი, არსებული რკინიგზის დასავლეთით მდებარე რაიონებთან კომუნიკაციის გაუმჯობესების თვალსაზრისით, "თბილისის განვითარების გენერალური გეგმის შესაბამისად." ეს რა თქმა უნდა მისასალმებელია, მაგრამ ამავე დროს გათვალისწინებული უნდა იქნეს, რომ იმ შემთხვევაში, თუ "საქართველოს რკინიგზას" დასჭირდება დამატებითი (სხვა) კრედიტის მოზიდვა საკუთარი საჭიროებებისათვის (განვითარებისათვის), შესაძლებელია შეექმნას გარკვეული პრობლემები.

### სოციალური ზემოქმედება

ბსგმპ დოკუმენტის 6.2 თავში განხილულია პროექტის სოციალურ-ეკონომიკური გავლენა ადგილობრივ მოსახლეობაზე. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ პროექტში აღწერილია მხოლოდ პროექტის ზემოქმედება იმ ადგილობრივ მოსახლეობაზე რომელთაც ემუქრებათ საცხოვრებელი სახლებისა (50-75 ოჯახი) და სასოფლო სამეურნეო სავარგულების დაკარგვა და განხილულია მათთვის შესაბამისი საკომპენსაციო ღონისძიებები; ხოლო, რაც შეეხება მოსახლეობის იმ ნაწილს, რომელიც უშუალოდ რკინიგზის შესაძლო მარშრუტის გასწვრივ ცხოვრობს, მათთვის გათვალისწინებულია მხოლოდ ხმაურისაგან დამცავი ღონისძიებები. სამწუხაროდ, პროექტში საერთოდ არ არის განხილული მოსახლეობის ამ ნაწილის ეკონომიკური დანახარჯები, რომელიც დაკავშირებულია რკინიგზის გამო მათი ქონების გაუფასურებასთან.

პროექტში საერთოდ არ არის განხილული 18-20 მეტრ სიმაღლის მიწაყრილზე მოძრავი მაგარებლების ავარიების შემთხვევაში რკინიგზის მარშრუტის გასწვრივ მცხოვრები მოსახლეობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ღონისძიებები. ასევე, არ არის შესწავლილი მუხრუჭების გამოყენებით მოძრავი მაგარებლების მიერ გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება (ემისიები), რის გამოც გაუარესდება საბინადრო გარემო მთელი ავჭალის მოსახლეობისთვის. ამ გარემოებას განსაკუთრებულად უსვამდა ხაზს ადგილობრივი მოსახლეობა საჯარო განხილვების დროს, ასევე ეს პოზიცია წერილობით იქნა გამოხატული საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში შეტანილ განცხადებაში, რომლის ასლის აღრესაგები ჩვენც ვიყავით. ამასთანავე, ჩვენს ორგანიზაციაში შემოვიდა ავჭალის დასახლებაში მცხოვრები ბატონი ვ. ბესელიას განცხადება (იხ. თანდართული ასლი), სადაც იგი ამბობს, რომ რკინიგზის დეპარტამენტში მას განუმარტეს ამ მონაკვეთის გექნიკურ-ეკონომიკური მდგომარეობა, რის შემდეგაც იგი ითხოვს მის მიერ შეტანილი განცხადების რეაგირების გარეშე დაგოვებას. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ აღნიშნული განმარტება საინტერესო იქნება დაინტერესებული

<sup>6</sup> Neighborhood Investment Facility;



სამოგადოებისათვის და პროექტის ინტერესებიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია მისი შეტანა ბსგმ საბოლოო ანგარიშში.

დამატებით აღვნიშნავთ, რომ მისასაღმებელია "საქართველოს რკინიგზის" მიზანი, რომელიც გულისხმობს პროექტის განხორციელების გზით სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაზრდას. ვიზიარებთ მოსაზრებას, რომ ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების (რომელიც ძირითად გვირთს წარმოადგენს) არის სახიფათო გვირთი, რომლის გადაზიდვაც მჭიდროდ დასახლებულ ტერიტორიებზე დაუშვებელია. მაგრამ იმისათვის, რომ მოხდეს ამ პრობლემის საბოლოოდ გადაჭრა და არა მისი გადატანა თბილისის ერთი ნაწილიდან მეორეში, საჭიროა დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების, ან საპროექტო გადაწყვეტების განხილვა ბსგმ ანგარიშში.

### **ნარჩენების მართვა**

ბსგმ დოკუმენტის 6.1.9.5 თავი ეძღვნება ნარჩენების მართვის საკითხებს, სადაც ზოგადად განსაზღვრულია ნარჩენების მდგრადი მართვისთვის აუცილებელი ნაბიჯები და მის განთავსებასთან დაკავშირებული საკითხები.

დოკუმენტის მიხედვით, აუცილებელია ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება, ნარჩენების რეციკლირების/გადამუშავების კოორდინატორის დანიშვნა, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება გეგმის დეტალების შემუშავებასა და მისი განხორციელების მონიტორინგზე და ნარჩენების მართვის კომპანიის განსაზღვრა. იმის გათვალისწინებით, რომ დღეის მდგომარეობით საქართველოში ფაქტობრივად არ არსებობს ნარჩენების მდგრადი მართვის კონცეფცია და ხელვა, გაუგებარია, ნარჩენების მართვის რა პრინციპებს უნდა დაეფუძნოს ნარჩენების მართვის გეგმა, ან რა დანიშნულება ექნება რეციკლირება/გადამუშავების კოორდინატორს.

ამას გარდა, ყურადსაღებია პროექტში განსაზღვრული ნარჩენების განთავსების საკითხიც. კერძოდ, დოკუმენტის მიხედვით, "თეორიულად შესაძლებელია მშენებლობისა და დემონტაჟის შედეგად წარმოქმნილი ნარჩენების განთავსება სპეციალურად გამოყოფილ ნაგავსაყრელზე მომავალში - საბაზრო პირობების გამუქობების შემდეგ - მათი გადამუშავებისა და გაუნებელყოფის პერსპექტივით, თუმცა პრაქტიკაში ეს ვარიანტი იშვიათად გამოიყენება"<sup>7</sup>. იმის გათვალისწინებით, რომ ქვეყანაში არ არსებობს საყოფაცხოვრებო ნარჩენებისთვის განკუთვნილი სანიტარული ნაგავსაყრელი კი, ხოლო პრაქტიკაში იშვიათად გამოიყენება ნარჩენების განთავსება სპეციალურად გამოყოფილ ნაგავსაყრელზე, გაურკვეველია მაშინ სად მოხდება ნარჩენების მართვის კომპანიის მიერ წარმოქმნილი ნარჩენების განთავსება.

### **დაცული ტერიტორიები**

ბსგმ დოკუმენტის 6.1.4 თავში განხილულია პროექტის ზემოქმედება თბილისის ეროვნულ პარკზე. საპროექტო რკინიგზა კვეთს თბილისის ეროვნული პარკის გრადიციული გამოყენებისა და ვიზიტორთა ზონას. ამასთანავე, დოკუმენტი კორექტირებას საჭიროებს, ვინაიდან, მასში ზოგიერთ ადგილას აღნიშნულია, რომ ერთი დამატებითი ალტერნატივის შემთხვევაში, რკინიგზა კვეთს მხოლოდ ვიზიტორთა ზონას, ხოლო ზოგან გრადიციული გამოყენებისა და ვიზიტორთა ზონას. დოკუმენტის თანახმად, "შპს „საქართველოს რკინიგზა“ შესაბამისი განაცხადის საშუალებით მიმართავს თხოვნით გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს (გარემოზე ზემოქმედების სანებართვო განაცხადის გაკეთებამდე) პარკის ამ ნაწილისათვის სპეციალური დანიშნულებით გყით სარგებლობის კატეგორიის მინიჭების თაობაზე", ვინაიდან "საგყეო მეურნეობის სახელმწიფო დეპარტამენტის თავმჯდომარის 2000 წლის 13 სექტემბრის №10/61 ბრძანების („სპეციალური ჭრისა და მისი განხორციელების წესის შესახებ"

<sup>7</sup> ბსგმ, 6.1.9.5 თავი, "ნარჩენების განთავსება" მე-2 პარაგრაფი, გვ. 174;

დებულების თაობაზე) თანახმად, სპეციალური დანიშნულებით გყით სარგებლობა და ჭრა შესაძლებელია გზების (და მათ შორის რკინიგზის) მშენებლობისას”.

თავდაპირველად უნდა აღინიშნოს, რომ ეროვნული კანონმდებლობის მიხედვით, რკინიგზის მშენებლობა არ განეკუთვნება იმ საქმიანობებს, რომლებიც დაშვებულია ეროვნული პარკში.

მეორე საკითხი, რომელზეც ყურადღების გამახვილება აუცილებელია, არის გზების მშენებლობის კატეგორიაში რკინიგზის შეყვანა, ვინაიდან რკინიგზა წარმოადგენს თვისობრივად განსხვავებულ საქმიანობას და მისი გაერთიანება ჩვეულებრივი გზების კატეგორიაში არ არის მართებული. როგორც ჩანს, ბსგშმ დოკუმენტის ავტორები ხელმძღვანელობდნენ აღნიშნული დებულების მე-4 მუხლის ა) პუნქტით. კონსულტანტის მიერ გაკეთებულია საქართველოს კანონმდებლობის არასწორი ინტერპრეტაცია.

ჩვენ ამრით, ამ შემთხვევაში უნდა "საქართველოს რკინიგზამ" უნდა იხელმძღვანელოს ამავე დებულების („სპეციალური ჭრისა და მისი განხორციელების წესის შესახებ“) მე-5 მუხლით "სპეციალური ჭრა მიჩენილ უბანზე", ასევე საქართველოს პრეზიდენტის 2002 წლის 10 დეკემბრის N 506 ბრძანებულებით დამტკიცებული სახელმწიფო გყის ფონდის მიჩენილი უბნის გამოყოფისა და ამ უბნის გერიგორიაზე გყითსარგებლობის, მისი შეზღუდვის, შეჩერებისა და აკრძალვის წესის შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე”.

შესაბამისად, პროექტის განხორციელების დაწყებამდე უნდა გამოიცეს საქართველოს პრეზიდენტის შესაბამისი ბრძანებულება გყის შესაბამისი უბნის "საქართველოს რკინიგზაზე" მიჩენის წესით გადაცემის შესახებ, ასევე დაიდოს შესაბამისი ხელშეკრულება "საქართველოს რკინიგზასა" და დაცული გერიგორიების სააგენტოს შორის.

### თბილისის წყალსაცავი

პროექტის ბსგშმ დოკუმენტის 6.1.1 თავში განხილულია პროექტის ზეგავლენა მიწისქვეშა და ზედაპირულ წყლებზე, რომლის ერთ-ერთი ქვეთავს წარმოადგენს პროექტის ზეგავლენა თბილისის ზღვაზე.

საინჟინრო პროექტის მიხედვით, “სარკინიგზო მონაკვეთის დიდი ნაწილი განლაგებულია თხრილში (პკ 143-პკ167 და პკ177-პკ184 მონაკვეთები). ამ მონაკვეთზე ნავთობის დაღვრის შემთხვევაში, დაღვრილი ნავთობი ჩაედინება თბილისის ზღვაში კვირიკობის ხევის ან გრასის ღია მონაკვეთების გავლით ზედაპირიდან. შესაბამისად, ამ მონაკვეთის ყველაზე სენსიტიურ უბნებს წარმოადგენს კვირიკობის ხევი და გრასის ის უბნები, სადაც გრასა გადის მიწის ზედაპირზე ან ყრილზე; კერძოდ: პკ167-პკ177 - 1,000 მეტრი, პკ184-პკ187 - 300 მეტრი, პკ189+90 - პკ191 - 150 მეტრი; ჯამში: - 1,450 მეტრი. თბილისის წყალსაცავში თუნდაც ნახევარი ცისტერნის, ანუ 30,000 ლიტრი ნავთობის მოხვედრა გააფუჭებს წყალსაცავის სასარგებლო მოცულობის დაახლოებით 50%-ს, რაც სასმელი წყლის გარეშე დაგოვებს ქ. თბილისის სამი რაიონის მოსახლეობას და უწყლოდ დაგოვებს გარდაბნის რაიონის დაახლოებით 20,000 პა სასოფლო-სამეურნეო საგარეულს”<sup>8</sup>.

კომპანია “ჯორჯიან უოთერ ენდ ფაუერ“-ის ეკოლოგიური დასკვნის თანახმად, კი ზემოთაღნიშნული ნეგატიური შედეგებიდან გამომდინარე, “ ალტერნატივა-2 – ცენტრალური (უპირატესი) ვარიანტი ეკოლოგიური თვალსაზრისით ვერ აკმაყოფილებს ეკოლოგიური უსაფრთხოების მოთხოვნებს. ამ თვალსაზრისით დასაშვებია “ალტერნატივა-2 – ცენტრალური (უპირატესი) ვარიანტის ქვეალტერნატივა, ისიც იმ შემთხვევაში თუ ჩაგარდება ზედაპირული ნაკადების მოდელირება (მსგავსად ძირითადი

<sup>8</sup> პროექტის ბსგშმ დოკუმენტის 6.1.1 თავი, “თბილისის ზღვა”, გვ. 136;

ვარიანტისთვის შედგენილი მოდელისა) და კვლევის შედეგად აღმოჩნდება, რომ ამ (ქვეალტერნატიულ) ვარიანტში ზედაპირული ნაკადის არც ერთი ვექტორი არ იქნება მიმართული წყალსაცავისკენ. თუმცა, არ არის გამორიცხული, მოდელირების შედეგად წყალსაცავისკენ მიმართული მცირე სიმძლავრის ერთეული ვექტორები გამოვლინდეს, რისთვისაც საკმარისი იქნება ქვეალტერნატიული ვარიანტის გარკვეული კორექტირება”<sup>9</sup>.

### **ყვითელ ხაზებთან დაკავშირებული პრობლემები (სამშენებლო დერეფნები)**

აუცილებლად უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ პროექტში წითელ ხაზებთან ერთად აუცილებელია ე.წ. ყვითელი ხაზების განსაზღვრაც, რაც დაკავშირებულია სამშენებლო დერეფნებთან. როგორც საქართველოს მწვანეთა მოძრაობის წარმომადგენლებმა პროექტის საჯარო განხილვის დროს განაცხადეს, ასეთი ხაზები საერთოდ არ არის ნახსენები პროექტში, რაც მიუთითებს პროექტის მნიშვნელოვან ნაკლოვანებაზე.

### **ენერგობიექტების განლაგებაში დაკავშირებული პრობლემები**

აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ პროექტში არ არის განსაზღვრული რკინიგზასთან დაკავშირებული ენერგობიექტების (მაღალი ძაბვის გადამცემი ხაზები, ტრანსფორმატორები ა.შ) განლაგება და გარემოზე მათი შესაძლო ზემოქმედება<sup>10</sup>, რაც აუცილებელია განსაზღვრულ იქნას პროექტის ბსგმშ დოკუმენტში.

### **მშენებლობისათვის საჭირო ინერტული მასალების კარიერები**

სამწუხაროდ, ბსგმშ დოკუმენტში საერთოდ არ არის ნახსენები და შესაბამისად - დაანგარიშებული მშენებლობისთვის საჭირო ინერტული მასალების ოდენობა, მათი წარმომავლობა და მის მოპოვებასთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი საკითხები. ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ მსგავსი ტიპის პროექტების ბუნებრივ გარემოზე ყველაზე ძლიერი ზემოქმედება, დაკავშირებულია მშენებლობისათვის საჭირო ბუნებრივი რესურსების მოპოვებასთან დაკავშირებულ ზემოქმედებასთან.

## **რეკომენდაციები**

### **ზოგადი რეკომენდაციები**

მიგვანინია, რომ აუცილებელია, შემუშავდეს რკინიგზის განვითარების პროექტი (მაგ. არსებული ინფრასტრუქტურის განვითარება), რომელიც ხელს შეუწყობს სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების უფრო ეფექტურ და უსაფრთხო გადაადგილებას და მოხდეს ასეთი პროექტის დაფინანსება.

### **პროექტთან დაკავშირებული რეკომენდაციები**

- შპს “საქართველოს რკინიგზამ” უნდა გადახედოს და მეტად დაასაბუთოს საკუთარი პოზიცია აღნიშნული პროექტის საჭიროებასთან დაკავშირებით;
- უნდა გაკეთდეს პროექტის ზემოქმედების შესწავლა საერთაშორისო და შიდა სამგზავრო გადაზიდვებზე (რკინიგზის პირდაპირი ხაზის არ არსებობის გამო გამოწვეული მოუხერხებლობის შედეგად, შესაძლოა მოხდეს რკინიგზის ნაცვლად ტრანსპორტის სხვა სახეობების გამოყენება განსაკუთრებით გურისგული სემონის დროს), რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს რკინიგზის შემოსავლების შემცირება;

<sup>9</sup> კომპანია “ჯორჯიან უოთერ & ფაუნდის” დასკვნა “თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტზე” გარემოზე ზემოქმედების შეფასების თვალსაზრისით; ტექნიკური დეპარტამენტის ეკოლოგი, გეოგრ. მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი ნინო კეზევაძე;

<sup>10</sup> ნინო ჩხობაძე, საქართველოს მწვანეთა მოძრაობა; პროექტთან დაკავშირებული საჯარო განხილვა; 30 ნოემბერი – 2 დეკემბერი, 2009;





- საფუძვლიანად იქნეს გამოკვლეული პროექტის მარშრუტის თანაბარწონადი ალტერნატიული ვარიანტები;
- განისაზღვროს პროექტის ღირებულების ცდომილებები ოპტიმისტური და პესიმისტური სცენარების შემთხვევაში და მხოლოდ პესიმისტური სცენარის შემთხვევაში მოხდეს კომპანიის გადახდისუნარიანობის ანალიზი;
- საფუძვლიანად 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;
- პროექტის დამტკიცებამდე მოხდეს ნარჩენების გეგმის შემუშავება, უკიდურეს შემთხვევაში იმ ნაწილის დამუშავება მაინც, თუ სად მოხდება წარმოშობილი ნარჩენების განთავსება. შესაბამისად, თუ გადაწყვეტილება იქნება მიღებული სპეციალური ადგილის გამოყოფის თაობაზე, აუცილებელია ბსგმ-ში დოკუმენტში სრულად მოხდეს ამ საკითხის ასახვა;
- განხილული იქნეს პროექტის უპირატეს ვარიანტში ისეთი ცვლილებები, რომლებიც უზრუნველყოფენ რკინიგზის აცილებას თბილისის ეროვნული პარკიდან (მაგ. გვირაბის გამოყენებით);
- ჩატარდეს ზედაპირული ნაკადების მოდელირება და მოდელირების შედეგად თბილისის წყალსაცავისკენ მიმართული მცირე სიმძლავრის ერთეული ვექტორის გამოვლენის შემთხვევაშიც კი, მოხდეს მარშრუტის კორექტირება; შემუშავდეს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- განსაზღვრულ იქნეს პროექტის ე.წ. ყვითელი ხაზები, რომელიც დაკავშირებულია სამშენებლო ღონისძიებებთან და მოხდეს მისი ასახვა ბსგმ-ში დოკუმენტში პროექტის დამტკიცებამდე;
- განისაზღვროს რკინიგზასთან დაკავშირებული ენერგო-ობიექტების განლაგების სქემები და მათი ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედება;
- პროექტისათვის საჭირო წიაღისეულის მოპოვება საგანგებოდ იყოს განხილული და შეფასებული ბსგმ-ში ანგარიშში და წარმოდგენილი იქნეს შემარბილებელი ღონისძიებები;
- საჭიროა ბსგმ-ში ანგარიშში განხილული იყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები, ან საპროექტო გადაწყვეტები მჭიდროდ დასახლებულ ტერიტორიებზე სახიფათო გვირგვინების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით.

იმედს გამოვთქვამთ, რომ ჩვენს მიერ წარმოდგენილი შენიშვნებისა და რეკომენდაციების გათვალისწინება გამოიწვევს ბსგმ-ში დოკუმენტის ხარისხის გაუმჯობესებას და ხელს შეუწყობს პროექტის განხორციელებას. აქვე აღვნიშნავთ, რომ ჩვენს მიერ სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვისას გამოთქმული მნიშვნელოვანი შენიშვნები (თბილისის მღვასთან, მცხეთის აგომურ რეაქტორთან, ნულოვან ალტერნატივასთან, ნაგავსაყრელთან დაკავშირებით) უკვე გათვალისწინებულია ბსგმ-ში დოკუმენტში.

