



მწვანე
ასოციაცია

მისამართი: თბილისი, 0162, ყიფშიძის ქ.№5ა, IV სადარბაზო,
VII სართული
ტელეფონი: (+995 32) 22 16 04 / 22 38 74
ფაქსი: (+995 32) 22 38 74
ელ-ფოსტა: greenalt@greenalt.org
ვებ-გვერდი: www.greenalt.org

№ 04 / 03 - 179

“27” იანვარი, 2010

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების
შეფასების დოკუმენტზე შენიშვნების წარდგენის თაობაზე

საქართველოს გარემოს დაცვისა და
ბუნებრივი რესურსების მინისტრს
ბატონ გოგა ხაჩიძეს

ასლი:

საქართველოს გარემოს დაცვისა და
ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს
ლიცენზიებისა და ნებართვების სამსახურის უფროსს
ბატონ ნიკოლოზ ქახნაკიას

ბატონო გოგა,

გთხოვთ, იხილოთ თანდართული ასოციაცია მწვანე ალტერნატივას შენიშვნები და რეკომენდაციები
თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების
შეფასების დოკუმენტზე.

ვიმედოვნებთ, რომ წარმოდგენილი შენიშვნები და რეკომენდაციები გაზიარებულ იქნება თბილისის
შემოვლითი რკინიგზის პროექტის განხორციელებისათვის გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემის
შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისას.

დანართი: 10 ფურცელი.

წინასწარ გიხდით მადლობას თანამშრომლობისთვის.

პატივისცემით,

ნინო გუჯარაიძე

აღმასრულებელი დირექტორი

ასოციაცია მწვანე ალტერნატივას

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 “დიდუბისა” 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.

გზმ ანგარიშის მიხედვით, შპს “საქართველოს რკინიგზის” მთავარი მიზანია პროექტის განხორციელების გზით სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაზრდა. დოკუმენტის თანახმად, „საქართველოს რკინიგზა“, ძირითადად, აწარმოებს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების სატრანზიტო გადაზიდვებს (აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებისაკენ); ეს არის სახიფათო ტვირთი, რომლის გადაზიდვაც მჭიდროდ დასახლებულ ტერიტორიებზე დაუშვებელია. კიდევ ერთი მიზეზად, რომლის გამოც იგეგმება პროექტის განხორციელება, დასახელებულია 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 ბსგზმ 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 ზედმეტი დაძაბულობის თავიდან ასაცილებლად, გადანყდა, რომ ამ ეტაპზე მოსახლეობა არ ყოფილიყო ჩართული განხილვებში. აღნიშნული გარემოება ასახულია ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე შეფასების (ბსგზმ) ანგარიშშიც: “4.1.7 გამომდინარე იქიდან, რომ შერჩეული მარშრუტი არ წარმოადგენს საბოლოო ვარიანტს და შესაძლებელია მასში გარკვეული ცვლილებების შეტანა, მოსახლეობის გაუმართლებელი წინასწარი შემფოთების 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.”¹

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

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (ბსგზმ) დოკუმენტის გამოქვეყნება პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტის ქართული ვერსია რკინიგზის ოფიციალურ ვებ-გვერდზე დაიდო 2009 წლის 16 ოქტომბერს. პროექტის სპონსორების განცხადებით², აღნიშნული დოკუმენტის სრული ვერსიები განთავსებული უნდა ყოფილიყო ადგილობრივ მუნიციპალიტეტებში და ადგილობრივ მოსახლეობას საშუალება ექნებოდა გასცნობოდა აღნიშნულ დოკუმენტაციას, როგორც ეს ნათქვამია EBRD-ის გარემოსდაცვით და სოციალურ პოლიტიკის დოკუმენტში.³

ასოციაცია მწვანე ალტერნატივას მიერ დიდუბე-ჩუღურეთისა და გლდანი-ნაძალადევის მუნიციპალიტეტებში გასვლების შედეგად, აღმოჩნდა, რომ დოკუმენტის სრული ვერსია არცერთ მუნიციპალიტეტს არ გააჩნდა. პროექტის შესახებ დაინტერესებული მხარეებისთვის ერთადერთი ხელმისაწვდომი დოკუმენტი იყო პროექტის არატექნიკური რეზიუმე. დოკუმენტის სრული ვერსიის ხილვა დაინტერესებულ მხარეებს მხოლოდ ინტერნეტის საშუალებით შეეძლოთ, რაც ნამდვილად ვერ ჩაითვლება დაინტერესებული მხარეების სრულყოფილ ინფორმირებად და პროცესში ჩართვად.

ბსგზმ დოკუმენტის პრეზენტაცია საჯარო განხილვების დროს

ბსგზმ დოკუმენტის არცერთი საჯარო განხილვის დროს არ მომხდარა პროექტში არსებული ალტერნატივების განხილვა, ხოლო პრეზენტაციები მხოლოდ ცენტრალური ალტერნატივის შედეგად მიყენებული ზემოქმედებებს ეხებოდა, რაც ვერ ჩაითვლება ბსგზმ დოკუმენტის სრულყოფილ განხილვად, ვინაიდან არ მომხდარა ალტერნატიული მარშრუტების შედარებითი დახასიათება.

საპროექტო მარშრუტი, რომელსაც ამ ეტაპზე ენიჭება უპირატესობა, დასავლეთით იწყება სადგურ ზაჰესის მიდამოებში და მოიცავს 27.1 კმ სიგრძის ახალი ორხაზიანი “ზაჰესი-ლილო 1”

¹ 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”.

² მრგვალი მაგიდა რკინიგზის შემოვლითი რკინიგზის პროექტთან დაკავშირებით, ორჰუსის ცენტრი 15 ოქტომბერი.

³ 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”.

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 ზღვის მახლობლად (900მ).

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

შინაარსობრივი შენიშვნები

პროექტის საჭიროება

პროექტის ბუნებრივ და სოციალური ზემოქმედების 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 გაიზრდება თბილისის ფარგლებში რკინიგზის ოპერირების ეფექტურობა და უსაფრთხოება ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში არსებული ობიექტების ქალაქის ფარგლებს გარეთ გადატანის გზით⁴.

მართალია, ქალაქის ცენტრალური ნაწილიდან სატვირთო მატარებლების გადატანით იზრდება ქალაქის ცენტრალური ნაწილის უსაფრთხოება, მაგრამ პროექტში საერთოდ არ არის განხილული ის პრობლემები, რაც რკინიგზის ორად გაყოფის შემთხვევაში შეიძლება წარმოიშვას. მაგალითისთვის, საკმარისია მოვიყვანოთ პროექტის ზეგავლენა მოსახლეობის სატრანსპორტო დანახარჯებზე: მაგ. პროექტის ზეგავლენა მოსახლეობის იმ ნაწილის სატრანსპორტო დანახარჯებზე, რომლებიც მგზავრობენ დასავლეთ საქართველოდან სადგურ ნავთლულამდე. პირდაპირი ხაზის არარსებობის გამო ისინი იძულებულნი 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 გამონეწეული იქნება თავისუფალი გადაადგილების შეფერხებით (სომხეთი აზერბაიჯანი), განსაკუთრებით ტურისტული სეზონის დროს, რამაც შესაძლოა, გამოიწვიოს ტურისტების მხრიდან ტრანსპორტის სხვა სახეობის გამოყენება და შესაბამისად რკინიგზის შემოსავლების შემცირება.

პროექტის ალტერნატივები

⁴ ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტი, თავი 1.2 “პროექტის მიზანი და საჭიროება”;

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 მარშუტები 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 დაწინაურებულ 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 დაწინაურებულ 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 ტრასის 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.

ამრიგად, პროექტი შემუშავებულ იქნა რეალური ალტერნატიული ვარიანტების განხილვის გარეშე და შესაბამისად, ისინი არ არის წარმოდგენილი გზმ ანგარიშში.

პროექტის ეკონომიკური დასაბუთება

პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტში პროექტის ეკონომიკური დასაბუთება არ არის მოცემული. დოკუმენტში საერთოდ არ არის განხილული გამოთავისუფლებული ტერიტორიების აღდგენის ღირებულება და შესაბამისად არ არის დათვლილი მისაღები თანხის ოდენობა, რამაც შესაძლოა კითხვის ნიშნის ქვეშ დააყენოს რკინიგზის გადახდისუნარიანობა. გარდა ამისა, არ არის განსაზღვრული ცდომილებები, რაც დამახასიათებელია ინფრასტრუქტურული პროექტებისთვის.

საჯარო განხილვების დროს რკინიგზის წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ აღნიშნული სესხის დაფარვა მოხდება რკინიგზის საკუთარი შემოსავლებიდან, ხოლო გამოთავისუფლებული ტერიტორიების აღდგენის ღირებულების განსაზღვრა მოხდება NIF⁵ გრანტით, რომელიც საქართველოს რკინიგზამ უკვე მოიპოვა. სამწუხაროდ, აღნიშნული ქმედებები სულაც არ გამოორიცხავს საქართველოს რკინიგზის გადახდისუნარიანობის კითხვის ნიშნის ქვეშ დაყენებას,

⁵ Neighborhood Investment Facility;

იმის გათვალისწინებით, რომ ჯერ კიდევ არ არის ცნობილი გამოთავისუფლებული ტერიტორიების აღდგენისათვის საჭირო თანხა და პროექტის რეალური ღირებულება.

ანგარიშში აღნიშნულია, რომ პროექტის განხორციელების შედეგად არ მოხდება "საქართველოს რკინიგზის" ტვირთების 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

ბსგშ დოკუმენტის 6.2 თავში განხილულია პროექტის სოციალურ-ეკონომიკური გავლენა ადგილობრივ მოსახლეობაზე. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ პროექტში აღწერილია მხოლოდ პროექტის ზემოქმედება იმ ადგილობრივ მოსახლეობაზე, რომლებიც კარგავენ საცხოვრებელი სახლებსა (50-75 ოჯახი) და სასოფლო სამეურნეო სავარგულებს 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 მატარებლების ავარიების შემთხვევაში რკინიგზის მარშრუტის გასწვრივ მცხოვრები მოსახლეობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ღონისძიებები. ასევე, არ არის შესწავლილი მუხრუჭების გამოყენებით მოძრავი მატარებლების მიერ გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება (ემისიები), რის გამოც გაუარესდება საბინადრო გარემო მთელი ავჭალის მოსახლეობისთვის.

დამატებით აღვნიშნავთ, რომ მისასალმებელია "საქართველოს რკინიგზის" მიზანი, რომელიც გულისხმობს პროექტის განხორციელების გზით სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაზრდას. ვიზიარებთ მოსაზრებას, რომ ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების (რომელიც ძირითად ტვირთს წარმოადგენს) არის სახიფათო ტვირთი, 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 ბსგშ ანგარიშში.

ნარჩენების მართვა

ბსგშ 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 ხედვა, 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 გამუმჯობესების შემდეგ - მათი გადამუშავებისა და გაუვნებლყოფის პერსპექტივით, თუმცა პრაქტიკაში ეს ვარიანტი იშვიათად გამოიყენება”⁶. იმის გათვალისწინებით, რომ ქვეყანაში არ არსებობს საყოფაცხოვრებო ნარჩენებისთვის განკუთვნილი სანიტარული ნაგავსაყრელიც კი, ხოლო პრაქტიკაში იშვიათად გამოიყენება ნარჩენების განთავსება სპეციალურად გამოყოფილ ნაგავსაყრელზე, გაურკვეველია მაშინ სად მოხდება ნარჩენების მართვის კომპანიის მიერ წარმოქმნილი ნარჩენების განთავსება.

დაცული ტერიტორიები

ბსგშ დოკუმენტის 6.1.4 თავში განხილულია პროექტის ზემოქმედება თბილისის ეროვნულ პარკზე. საპროექტო რკინიგზა კვეთს თბილისის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენებისა და ვიზიტორთა ზონას. ამასთანავე, დოკუმენტი კორექტირებას საჭიროებს, ვინაიდან, მასში ზოგიერთ ადგილას აღნიშნულია, რომ ერთიდაიმავე ალტერნატივის შემთხვევაში, რკინიგზა კვეთს მხოლოდ ვიზიტორთა ზონას, ხოლო ზოგან ტრადიციული 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 ტყით სარგებლობის კატეგორიის მინიჭების თაობაზე”, ვინაიდან “საფეო მურნეობის 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”.

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, ბსგშ დოკუმენტის ავტორები ხელმძღვანელობდნენ აღნიშნული დებულების მე-4 მუხლის ა) პუნქტით. კონსულტანტის მიერ გაკეთებულია საქართველოს კანონმდებლობის არასწორი ინტერპრეტაცია.

ჩვენ აზრით, 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 ტყის ფონდის მიჩენილი უბნის გამოყოფისა და ამ უბნის ტერიტორიაზე ტყითსარგებლობის, მისი შეზღუდვის, შეჩერებისა და აკრძალვის წესის შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე”.

⁶ ბსგშ, 6.1.9.5 თავი, “ნარჩენების განთავსება” მე-2 პარაგრაფი, გვ. 174;

შესაბამისად, 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. გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემის შემთხვევაში, ეს უნდა წარმოადგენდეს ნებართვის ერთ-ერთ პირობას. ასევე პირობებში უნდა იყოს განერილი ბიომრავალფეროვნებაზე (მათ შორის დაცულ ტერიტორიაზე) ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების ვალდებულება.

თბილისის წყალსაცავი

პროექტის ბსგშ 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 თბილისში (პკ 143-პკ167 და პკ177-პკ184 მონაკვეთები). ამ მონაკვეთზე ნავთობის დაღვრის შემთხვევაში, დაღვრილი ნავთობი ჩაედინება თბილისის ზღვაში კვირიკობის ხევის ან ტრასის ღია მონაკვეთების გავლით ზედაპირიდან. შესაბამისად, ამ მონაკვეთის ყველაზე სენსიტიურ უბნებს წარმოადგენს კვირიკობის ხევი და ტრასის ის უბნები, სადაც ტრასა 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 დატოვებს ქ. თბილისის სამი რაიონის მოსახლეობას და უწყლოდ დატოვებს გარდაბნის რაიონის დაახლოებით 20,000 ჰა სასოფლო-სამეურნეო სავარგულს"⁷.

კომპანია "ჯორჯიან უოთერ ენდ ფაუნერ"-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 ჩატარდება ზედაპირული ნაკადების მოდელირება (მსგავსად ძირითადი 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"⁸.

ამრიგად, თბილისის წყალსაცავის უსაფრთხოების საკითხები არასათანადოდაა ასახული გზშ ანგარიშში და დამატებით შესწავლას საჭიროებს.

ყვითელ ხაზებთან დაკავშირებული პრობლემები (სამშენებლო დერეფნები)

⁷ პროექტის ბსგშ დოკუმენტის 6.1.1 თავი, "თბილისის ზღვა", გვ. 136;

⁸ კომპანია "ჯორჯიან უოთერ & ფაუნერის" დასკვნა "თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტზე" გარემოზე ზემოქმედების შეფასების თვალსაზრისით; ტექნიკური დეპარტამენტის ეკოლოგი, გეოგრ. მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი ნინო კეზევაძე;

აუცილებლად უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ პროექტში წითელ ხაზებთან ერთად აუცილებელია ე.წ. ყვითელი ხაზების განსაზღვრა, 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 განლაგებაშიან დაკავშირებული პრობლემები

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ პროექტში არ არის განსაზღვრული რკინიგზასთან დაკავშირებული ენერგობიექტების (მაღალი ძაბვის გადამცემი ხაზები, ტრანსფორმატორები ა.შ) განლაგება და გარემოზე მათი შესაძლო ზემოქმედება⁹, რაც აუცილებელია განსაზღვრულ იქნას პროექტის ბსგშ დოკუმენტში.

მშენებლობისათვის საჭირო ინერტული მასალების კარიერები

სამწუხაროდ, ბსგშ 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.

⁹ ნინო ჩხობაძე, საქართველოს მწვანეთა მოძრაობა; პროექტთან დაკავშირებული საჯარო განხილვა; 30 ნოემბერი — 2 დეკემბერი, 2009;

დასკვნები და რეკომენდაციები

- არასათანადოდ არის დასაბუთებული პროექტის საჭიროება. შპს “საქართველოს რკინიგზამ” საფუძვლიანად უნდა დაასაბუთოს აღნიშნული პროექტის საჭიროება და მნიშვნელობა რკინიგზის განვითარების თვალსაზრისით;
- არ არის შესწავლილი პროექტის ზემოქმედება საერთაშორისო და შიდა სამგზავრო გადაზიდვებზე (რკინიგზის პირდაპირი ხაზის არ არსებობის გამო, შესაძლოა მოხდეს რკინიგზის ნაცვლად ტრანსპორტის სხვა სახეობების გამოყენება), რაც გამოიწვიოს რკინიგზის შემოსავლების შემცირებას, განსაკუთრებით ტურისტული სეზონის დროს; აღნიშნული საკითხი ძალზე მნიშვნელოვანია სოციალური და ეკონომიკური თვალსაზრისით და დამატებით შესწავლას საჭიროებს;
- ანგარიშში არ არის საფუძვლიანად განხილული პროექტის განხორციელების თანაბარწონადი ალტერნატივები. განსახილველ გზმ ანგარიშში დასახელებული ალტერნატივები მხოლოდ ფორმალურადაა ნახსენები. აუცილებელია ბსგზმ ანგარიშში წარმოდგენილი იყოს პროექტის მარშრუტის თანაბარწონადი ალტერნატიული ვარიანტები;
- არ არის შესწავლილი პროექტის ზემოქმედება მოსახლების იმ ნაწილზე, რომელიც ცხოვრობს რკინიგზის უპირატესი საპროექტო მარშრუტის გასწვრივ (უშუალო სიახლოვეს); ანგარიშში განხილულია პროექტის ზეგავლენა მხოლოდ იმ მოსახლეობაზე, რომელიც უშუალოდ კარგავს საცხოვრებელ თუ სასოფლო-სამეურნეო სავარგულებს. ამრიგად, მოსახლეობის უსაფრთხოებისა და კომპენსაციის საკითხი დამატებით შესწავლას მოითხოვს.
- აუცილებელია ბსგზმ ანგარიშში განხილული იყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები, ან საპროექტო გადაწყვეტები მჭიდროდ დასახლებულ ტერიტორიებზე სახიფათო ტვირთების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით.
- არასაკმარისაადაა ასახული ნარჩენების მართვის საკითხი. აუცილებელია, რომ პროექტის დამტკიცებამდე/დანყებამდე მოხდეს ნარჩენების გეგმის შემუშავება. თუ გადაწყვეტილი იქნება მიღებული სპეციალური ადგილის გამოყოფის თაობაზე, აუცილებელია ბსგზმ დოკუმენტში სრულად მოხდეს ამ საკითხის ასახვა;
- სამართლებრივი თვალსაზრისით არასწორადაა მოცემული გზმ ანგარიშში თბილისის ეროვნულ პარკის გადაკვეთასთან დაკავშირებული საკითხები. აუცილებელია ამ ხარვეზის გამოსწორება. ამასთანავე, განხილული უნდა იქნეს პროექტის ისეთი ცვლილებები, რომლებიც უზრუნველყოფენ რკინიგზის აცილებას თბილისის ეროვნული პარკიდან (მაგ. გვირაბის გამოყენებით); არასაკმარისაადაა ასახული ანგარიშში ბიომრავალფეროვნებაზე (მათ შორის დაცულ ტერიტორიაზე) ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების საკითხები;
- აუცილებელია ჩატარდეს ზედაპირული ნაკადების მოდელირება და მოდელირების შედეგად თბილისის წყალსაცავისკენ მიმართული მცირე სიმძლავრის ერთეული ვექტორის გამოვლენის შემთხვევაშიც კი, მოხდეს მარშრუტის კორექტირება; შემუშავდეს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები;

- აუცილებელია განსაზღვრულ იქნეს პროექტის ე.წ. ყვითელი ხაზები, რომელიც დაკავშირებულია სამშენებლო დერეფნებთან და მოხდეს მისი ასახვა ბსგზშ დოკუმენტში პროექტის დამტკიცებამდე;
- აუცილებელია განისაზღვროს რკინიგზასთან დაკავშირებული ენერგო-ობიექტების განლაგების სქემები და მათი ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედება;
- პროექტისათვის საჭირო წიაღისეულის მოპოვება საგანგებოდ იყოს განხილული და შეფასებული ბსგზშ ანგარიშში და წარმოდგენილი იქნეს შემარბილებელი ღონისძიებები;

იმედს გამოვთქვამთ, რომ ჩვენს მიერ წარმოდგენილი შენიშვნებისა და რეკომენდაციების გათვალისწინება გამოიწვევს ბსგზშ დოკუმენტის ხარისხის გაუმჯობესებას და ხელს შეუწყობს პროექტის დაფინანსებასთან დაკავშირებით საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მიერ დადებითი გადაწყვეტილების მიღებას.

აქვე აღვნიშნავთ, რომ ჩვენს მიერ სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვისას გამოთქმული მნიშვნელოვანი შენიშვნები (თბილისის ზღვასთან, მცხეთის ატომურ რეაქტორთან, ნულოვან ალტერნატივასთან, ნაგავსაყრელთან დაკავშირებით) უკვე გათვალისწინებულია ბსგზშ დოკუმენტში, რაც ასევე აღნიშნულია ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის მიერ მწვანე ალტერნატივასადმი გამოგზავნილ წერილში.