

დანართი 8. რადარის განლაგება

1. წინასიტყვაობა

წინამდებარე მოხსენება მომზადებულია 2019 წლის 12 ივლისის N6962-01-2-201907121102 წერილის პასუხად, რომელიც საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს წარედგინა საქართველოს გარემოსდაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსგან, რომელიც ეხება მდინარე მალთაყვადან სუფსამდე გზის მშენებლობა-ექსპლუატაციისათვის გარემოსდაცვითი ზემოქმედების შეფასების ანგარიშებს. ზემოხსენებულ წერილში, საქართველოს გარემოსდაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო ითხოვს დოკუმენტს, რომელიც დაადასტურებს შეთანხმებას საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტსა და კომპს/ მფლობელ კომპანიას შორის.

2. წინასიტყვაობა

2016 წლის 12 აპრილს Getinsa-Euroestudios-მა დაიწყო სამუშაოები „საერთაშორისო მნიშვნელობის E-70 სენაკი-პოთი (ასაქცევი)-სარფი (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის (i) ფოთი-გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზის მონაკვეთის მშენებლობისათვის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების და (ii) გრიგოლეთი-ქობულეთის შემოვლითი გზის (ლოტი 1) და ფოთი-გრიგოლეთის (ლოტი 2) მონაკვეთების დეტალური პროექტირების, სატენდერო დოკუმენტების, გარემოსდაცვითი და განსახლების დოკუმენტების მოსამზადებლად”.

ლოტი 2 - ეტაპი 2-თან დაკავშირებით, ძირითადი საკითხების ჩამონათვალი მდგომარეობს შემდეგში:

- პირველი მონაკვეთი: 26 აპრილი, 2016
- **შეხვედრები და კონსულტაციები ადგილობრივი საზოგადოების წარმომადგენლებთან პროექტის ზემოქმედების დერეფანში: 2016 წლის 26 აგვისტო**
- ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევის საბოლოო ანგარიშის პირველი მონახაზი: 12 სექტემბერი, 2016
- ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევის (სრული) საბოლოო დიზაინი: 28 თებერვალი, 2017
- ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევის (ლოტი 2) საბოლოო დიზაინი: 30 ივნისი, 2017
- გზის მონაკვეთის წარდგენა „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტებისათვის“: 13 ივნისი, 2017
- „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“ მოთხოვნა გზის მონაკვეთის შესაცვლელად მომავალ მაგისტრალამდე: 13 ივლისი, 2017
- განახლებული გზის მონაკვეთის წარდგენა „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტებისათვის“ მათივე მოთხოვნის შესაბამისად: 4 აგვისტო, 2017
- **განახლებული გზის მონაკვეთის მიღება „საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების“-გან: 31 აგვისტო, 2017**
- ლოტი 2-ეტაპი 2-ის დეტალური დიზაინის საბოლოო ანგარიშის წარდგენა საავტომობილო გზების დეპარტამენტში 2017 წლის 30 ნოემბერს.

- 2018 წლის 4 სექტემბერს გაიმართა შეხვედრა Getinsa-Euroestudios და საქართველოს საჰაერო ნავიგაციის წარმომადგენლებს შორის იმ საკითხის მოსაგვარებლად, იმ გზის მონაკვეთსა და მიწას შორის, რომელზეც ამინდის რადარის განთავსებას გეგმავს საქართველოს საჰაერო ნავიგაცია. Getinsa-Euroestudios-ს მიერ შემოთავაზებული გადაჭრის გზები ნაჩვენებია ქვემოთ:
 - o რადარის მშენებლობის სამუშაოების შეწყვეტა და მისი განხორციელება უახლოეს ნაკვეთზე.
 - o რადარის გადატანა მაგისტრალის დიზაინში
- ეს ორი წინადადება მხარდაჭერილია შემდეგი მიზეზების გამო:
 - o ამჟამინდელი მარშრუტი (რომელიც შედის ლოტი 2-ეტაპი 2-ის დეტალური დიზაინის დასკვნით ანგარიშში, საავტომობილო გზების დეპარტამენტს წარედგინა 2017 წლის 30 ნოემბერს) არის ოპტიმალური გადაწყვეტა კომპრომისის მისაღწევად მონაკვეთის ხარისხის, გარემოს, განსახლების სამოქმედო გეგმასა და ღირებულებას შორის. უნდა აღინიშნოს, რომ არსებული მონაკვეთი შესრულდა საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების მითითებების შესაბამისად, რომელმაც იგი 2017 წლის 31 აგვისტოს მიიღო.
 - o ხელშეკრულებას „საჰაერონავიგაციასა“ და კომპანია Enterprise Electronics Corporation (EEC) შორის, რომელიც სარადარო პროექტის შემუშავებას აპირებდა, ხელი მოეწერა 2016 წლის 12 ოქტომბერს, და ამ სტრუქტურის მშენებლობის ნებართვა გაიცა ფოთის მუნიციპალიტეტის მერის ბრძანების (#460) შესაბამისად, რომელიც თარიღდება 2018 წლის 26 აპრილით, ანუ ლოტი 2-ეტაპი 2 დეტალური დიზაინის საბოლოო ვერსიის წარდგენიდან ხუთი თვის შემდეგ.
 - o გარდა ამისა, EEC- ის კონტრაქტი დაიწყო ჩვენს შემდეგ 6 თვის შემდეგ. ამრიგად, ჩვენს მიერ წარმოდგენილი იყო რამდენიმე მოხსენება, სანამ ისინი კონტრაქტს დაიწყებდნენ და ისინი არ დაგვიკავშირდნენ, რადგან ჩვენ ვიყავით რადარის პროექტით დაინტერესებული მხარეები.
 - o მაგისტრალის ინვესტიციის ღირებულება გაცილებით მაღალია, ვიდრე რადარის მშენებლობის ღირებულება, რაც აჭარბებს ლოტი 2-ეტაპის 2-ს 0,14% - ით.

3. ლოტი 2 – ეტაპი 2 პროექტის განხორციელების გეგმა

უნდა ავლნიშნოთ, რომ ლოტი 2-ეტაპი 2-ის პროექტის განხორციელება არ არის დაგეგმილი მომდევნო რამდენიმე წლის მანძილზე.

ამიტომაც, შეთანხმება შესაბამის გადაწყვეტილებასთან ერთად აღსრულდება პროექტის განხორციელების დროს.

4. დასკვნა

მოკლედ, შეგვიძლია გამოვიტანოთ შემდეგი დასკვნა:

- არსებული მარშრუტი (შესულია ლოტი 2-ეტაპი 2-ის დეტალური დიზაინის დასკვნით ანგარიშში, რომელიც საავტომობილო გზების დეპარტამენტს წარედგინა 2017 წლის 30 ნოემბერს) არის ოპტიმალური გადაწყვეტა კომპრომისის მისაღწევად მონაკვეთის ხარისხის, გარემოს, განსახლების სამოქმედო გეგმასა და ღირებულებას შორის. უნდა აღინიშნოს, რომ არსებული მონაკვეთი შესრულდა საქართველოს გაერთიანებული აეროპორტების მითითებების შესაბამისად, რომელმაც იგი 2017 წლის 31 აგვისტოს მიიღო.
- ნებისმიერი სხვა ალტერნატიული მარშრუტი გამოიწვევს შემდეგ პრობლემებს:
 - o გარემოსდაცვითი: გაცილებით დიდი ზემოქმედება ჭაობებზე;
 - o მიწის გაფუჭება, რადგან უსარგებლო ტერიტორია გაჩნდება გზასა და არხს შორის
 - o განსახლების საკითხებს, რადგან რამდენიმე სახლი და საკუთრება ხვდება ზემოქმედების ზონაში
 - o ზემოქმედება მოხდება ფერმერთა მიწის ნაკვეთებზე.
- ლოტი 2-ეტაპი 2-ის პროექტის განხორციელება არ იგეგმება მომდევნო რამდენიმე წლის მანძილზე
- ასე, რომ რადარის ნიადაგი გათვალისწინებული იქნება განსახლების სამოქმედო გეგმაში, იმის გათვალისწინებით, რომ რადარის ხარჯები უმნიშვნელოა გზის მონაკვეთის მშენებლობის ხარჯებთან შედარებით
- ამიტომაც, შეთანხმება შესაბამის გადაწყვეტილებასთან ერთად აღსრულდება პროექტის განხორციელების დროს.