



საქართველო
GEORGIA

გარემოს დაცვისა და
სოფლის მეურნეობის
სამინისტრო

MINISTRY OF ENVIRONMENTAL
PROTECTION AND AGRICULTURE
OF GEORGIA

N 5624/01
19/06/2020

5624-01-2-202006191336



საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს

სამინისტროს 2020 წლის 17 ივნისის №5494/01 წერილზე, დამატებით გიგზავნით ა(ა)იპ „მწვანე ალტერნატივას“ შენიშვნებს „ადიგენის მუნიციპალიტეტში, აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე.

დანართი: 9 (ცხრა) ფურცელი

ნინო თანდილაშვილი

მინისტრის მოადგილე



მწვანე ალტერნატივას კომენტარები და შენიშვნები

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აბასთუმნის
შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის
პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშზე

15 ივნისი, 2020

2020 წლის 27 მარტს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის
სამინისტროს ვებ-გვერდზე გამოქვეყნდა [განცხადება](#) საქართველოს
საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აბასთუმნის შემოსავლელი
საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტზე
გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღებისათვის ადმინისტრაციული
წარმოების დაწყების შესახებ.

მიგვაჩნია, რომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტს უარი უნდა ეთქვას
დადებითი გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღებაზე შემდეგი
გარემოებების გამო:

✳ 1. განსახილველად წარმოდგენილი დოკუმენტაცია არ აკმაყოფილებს
გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-10 მუხლის მოთხოვნებს და
„ადიგენის მუნიციპალიტეტში საქართველოს საავტომობილო გზების
დეპარტამენტის აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის
მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტზე სკოპინგის დასკვნის გაცემის
შესახებ“ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის
მინისტრის 2020 წლის 6 მარტის #2-208 ბრძანებით დამტკიცებული დასკვნის
სავალდებულო პირობებს.

✳ 1.1. პროექტის საჭიროება და პროექტის მიზნები არ არის განმარტებული
ობიექტურად და არ შეესაბამება საქართველოს კანონმდებლობის
მოთხოვნებს.

პროექტის საჭიროების დასაბუთებისას ციტირებულია წერილი, რომელიც
სკოპინგის ეტაპის ადმინისტრაციული წარმოების დროს საქართველოს
თავდაცვის სამინისტრომ მისწერა საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის
მეურნეობის სამინისტროს; და რომლის თანახმად „ახალციხე-ბაღდათი-
ქუთაისის დამაკავშირებელი საავტომობილო გზა, რომლის ნაწილსაც დაბა
აბასთუმანზე გამავალი მონაკვეთი წარმოადგენს, სამხედრო თვალსაზრისით
ერთ-ერთ საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურაა, რომელიც საჭიროების
შემთხვევაში განიხილება პირადი შემადგენლობის გადაყვანისა და სამხედრო
ტვირთების გადაზიდვისათვის. შესაბამისად გზის არსებობას, წლის თორმეტი
თვის განმავლობაში, ქვეყნის თავდაცვის ინტერესებიდან გამომდინარე
სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს“. ამ წინადადებებში საუბარია აბასთუმანზე
გამავალ და არა აბასთუმნის შემოსავლელ გზაზე, ამდენად არ შეიძლება

თბილისი, 0179, საქართველო
ფალიაშვილის ქ. 39ბ, IV სართ.
ტელეფონი: (995 32) 22 38 74
ელ.ფოსტა: greenalt@greenalt.org
ვებ-გვერდი: www.greenalt.org

ჩაითვალოს პროექტის საჭიროების დასაბუთებად. აბასთუმნის შემოსავლელი გზა შენდება იმისათვის, რომ ამ დასახლებაში (ან მისი გავლით) არ იმოძრაონ შიდა წვის ძრავაზე მომუშავე ავტომობილებმა. ქვეყნის უსაფრთხოებიდან გამომდინარე საჭიროება თუ დადგება, ძნელი სავარაუდოა, რომ კურორტ აბასთუმნის ჰაერის დაბინძურებაზე შეშფოთების გამო, სამხედრო ტვირთებმა გრძელი შემოვლითი გზით იარონ.

ამ მტკიცების აბსურდულობაზე მეტყველებს თავად გზ-ის ანგარიშის ქვეთავი 7.2. საპროექტო და ტექნიკური პარამეტრები. ამ ქვეთავში აღნიშნულია, რომ „გზის გეომეტრიული პარამეტრები (ჰორიზონტალური მრუდის მინიმალური რადიუსი, მაქსიმალური გრძივი ქანობი, ამოზნექილი და ჩაზნექილი ვერტიკალური მრუდეები) დაკავშირებულია საანგარიშო სიჩქარესთან. საპროექტო მონაკვეთის რელიეფის სირთულიდან გამომდინარე საანგარიშო სიჩქარე მიღებულია 40 კმ/სთ ფარგლებში“. შესაბამისად, სახიფათო სერპანტინებიანი (100-მდე სახიფათო მოსახვევი ვიწრო, რთულ ხეობებში) გზა, რომელზეც ძალიან დაბალი სიჩქარით მოძრაობაა შესაძლებელი, ვერ იქნება სტრატეგიული სამხედრო მნიშვნელობის გზა.

პროექტის საჭიროების დასაბუთებისას მოხსენიებულია რამდენიმე დოკუმენტი, რომელთა სამართლებრივი სტატუსი უცნობია/არ გააჩნია. ასეთებია: „2014-2021 წლებისთვის სამცხე-ჯავახეთის რეგიონული განვითარების სტრატეგია, (2013 წ.) და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ტურისტული განვითარების (მოიცავს 2015 წლიდან 2020 წლამდე პერიოდს) სტრატეგია (2014 წ.). **ეს დოკუმენტები არ არის დამტკიცებული ნორმატიული აქტებით და შესაბამისად, არ შეიძლება გამოდგეს პროექტის საჭიროების დასაბუთებისათვის.**

გარდა ამისა, პროექტის საჭიროების დასაბუთებისათვის მოხსენიებულია 2018 წელს შემუშავებული აბასთუმნის განვითარების გენერალური გეგმა. აღნიშნულ დოკუმენტს ეყრდნობა სკოპინგის ანგარიშიც და საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს სკოპინგის დასკვნა N17 06.03.2020. თუმცა, სკოპინგის ანგარიშის დამტკიცების და გზ-ის ანგარიშის წარდგენის დროს ასეთი დოკუმენტი ბუნებაში არ არსებობდა. კერძოდ, სკოპინგის დასკვნა გაიცა 2020 წლის 6 მარტს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამინისტროს გზ-ის ანგარიში წარუდგინა და გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემა მოითხოვა 2020 წლის 24 მარტს. რაც შეეხება აბასთუმნის განვითარების გენერალური გეგმას, ადიგენის მუნიციპალიტეტის საკრებულომ ის დაამტკიცა 2020 წლის 7 აპრილს №14 დადგენილებით „დაბა აბასთუმნის ქალაქმშენებლობითი დოკუმენტაციის - გენერალური გეგმისა და განაშენიანების გეგმების დამტკიცების თაობაზე“. ამასთანავე, აბასთუმნის მუნიციპალიტეტის საკრებულომ ეს დოკუმენტი დაამტკიცა საქართველოს კანონმდებლობის უხეში დარღვევით, ვინაიდან „საქართველოს სივრცის დაგეგმარების, არქიტექტურული და სამშენებლო საქმიანობის კოდექსისა“¹ და „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ თანახმად, უნდა ჩატარებულიყო დოკუმენტის სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასება. ამდენად, ადიგენის მუნიციპალიტეტის ზემოხსენებული დადგენილება ბათილად უნდა იქნას ცნობილი, რისთვისაც გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრომ შესაბამისი სამართლებრივი რეაგირება უნდა მოახდინოს.

გზ-ის ანგარიშში მოცემულია ძალიან არარეალისტური გათვლები: ნათქვამია, რომ 2024 წლისთვის დაბა აბასთუმანს ეწვევა 197 ათასი ტურისტი, „საიდანაც დაახლოებით 132 ათასი საერთაშორისო, ხოლო 66 ათასი ადგილობრივი ტურისტი იქნება“. ეს რაოდენობები სიმართლესთან ახლოსაც რომ იყოს, არაფერ შუაშია განსახილველ პროექტთან, ვინაიდან გზის აშენების მიზანი არ არის აბასთუმანში ტურისტების მისვლის უზრუნველყოფა.

ასევე, არანაირ კავშირში არ არის აღნიშნულ გზასთან ჰიპოთეტური 1,100 სამუშაო ადგილი ადამიანებისთვის, რომლებიც დასაქმდებიან სასტუმროების, კაფე-ბარების, რესტორნებისა და დაბის მომსახურების სერვისებზე.

¹ მუხლი 10. სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასება: სივრცის დაგეგმარებისა და ქალაქმშენებლობითი გეგმები ექვემდებარება სტრატეგიულ გარემოსდაცვით შეფასებას გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით დადგენილი წესით და დადგენილ შემთხვევებში.

გზმ ანგარიშში მოცემული მტკიცება იმის თაობაზე, რომ „2008 წლის აგვისტოს ომის დროს, აღნიშნული გზა ინტენსიურად იქნა გამოყენებული აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს შორის მოძრაობის დამაკავშირებლად“ არის აბსურდული, ვინაიდან განსახილველი გზა იგეგმება სრულიად გაუკვალავ ადგილას, მისი გაყვანა მხოლოდ აფეთქებებით და ბულდოზერის საშუალებით არის შესაძლებელი. 2008 წლის ომის დროს ეს გზა ვერ იქნებოდა გამოყენებული იმ უბრალო მიზეზის გამო, რომ არ არსებობდა.

✳ 1.2 პროექტის ალტერნატივების განხილვა არასრულყოფილია და არ შეესაბამება საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებს („გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“, მუხლი. 10. 3. „ბ“. ამასთანავე, არ არის შესრულებული სკოპინგის დასკვნით დადგენილი სავალდებულო პირობები.

გზმ ანგარიშში არ არის განხილული ნულოვანი ალტერნატივა და აღნიშნულია, რომ „ნულოვანი ალტერნატივა არ განიხილებოდა, კურორტ აბასთუმნის განვითარების გეგმით გათვალისწინებული გამჭოლი მოძრაობის შეწყვეტის შესახებ გადაწყვეტილების გამო“.

პირველ რიგში უნდა გავიმეოროთ, შემდეგი:

- აბასთუმნის განვითარების გეგმა გზმ ანგარიშის წარმოდგენის დროს არ არსებობდა;
- დოკუმენტი დაამტკიცა ადიგენის მუნიციპალიტეტის საკრებულომ, მაგრამ საქართველოს კანონმდებლობის დარღვევით, შესაბამისად არ შეიძლება მისი განხილვა, როგორც „გადაწყვეტილები“;
- საკონსულტაციო კომპანიის მოსაზრება კურორტ აბასთუმნის განვითარების შესახებ, ან მუნიციპალიტეტის საკრებულოს გადაწყვეტილება არ შეიძლება იყოს კანონის დარღვევის გამამართლებელი საბუთი.

„გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის თანახმად, გზმ-ის ანგარიში უნდა მოიცავდეს დაგეგმილი საქმიანობისა და მისი განხორციელების ადგილის ყველა გონივრული ალტერნატივის შესახებ, შესაბამისი დასაბუთებით, მათ შორის, უმოქმედობის (ნულოვანი) ალტერნატივის შესახებ, რომელიც გულისხმობს საქმიანობის განუხორციელებლობის შემთხვევაში გარემოს არსებული მდგომარეობის ბუნებრივად განვითარების აღწერას, რომლის შეფასებაც შესაძლებელია არსებული ინფორმაციის გამოყენებით და მეცნიერულ ცოდნაზე დაყრდნობით“.

ნულოვანი ალტერნატივის წარმოდგენის გარეშე, რომელიც გვიჩვენებს, თუ რა მდგომარეობაში იქნება საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული ბუნებრივი გარემო (ბიომრავალფეროვნება) საქმიანობის განუხორციელებლობის შემთხვევაში - არის გზმ ანგარიშის (პროცესის) სრულიად აუცილებელი კომპონენტი, რომლის გარეშე შეუძლებელია საქმიანობის საჭიროების დასაბუთება. ეს საკითხი ამავე მიზეზით გათვალისწინებულია საქართველოს კანონმდებლობაში. წარმოდგენილი გზმ ანგარიში უგულებელყოფს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების კარგ პრაქტიკას და არღვევს საქართველოს კანონმდებლობას.

შესაბამისად, თუნდაც მხოლოდ ამ ერთი მიზეზით, წარმოდგენილ გზმ ანგარიშზე გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო მოკლებულია შესაძლებლობას, გასცეს დადებითი დასკვნა („გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“, მე-14 მუხლის 1-ლი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის“ შესაბამისად“, ამავე კანონის მე-10 მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის დარღვევის გამო).

გზმ ანგარიშში წარმოდგენილია ქვეთავი „6.3. ალტერნატივების შედარება - მულტიკრიტერიული ანალიზი“ - ალტერნატივები შედარებულია მხოლოდ ტექნიკური-საინჟინრო კუთხით და არა გარემოზე ზემოქმედების თვალსაზრისით. აბასთუმნის გზის მარშრუტის გათვალისწინებით, მნიშვნელოვანია უპირველეს ყოვლისა, მოხდეს ალტერნატივების შედარება ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების თვალსაზრისით. რაც მთავარია, ყველა ალტერნატივა უნდა შედარდეს ნულოვან (არაქმედების) ალტერნატივას და ასე დადგინდეს რეალური ზემოქმედება გარემოზე.

გზმ ანგარიშში მხოლოდ ერთი ალტერნატივისთვის არის წარმოდგენილი ვრცელი ინფორმაცია, დანარჩენი ალტერნატივები მხოლოდ ზოგადად არის აღწერილი. მხოლოდ ერთი ალტერნატივისთვის არის

მონაკვეთების (ე.წ. ლოტების, თუმცა ლოტები რა შუაშია გზა ანგარიშთან - ეს გაუგებარია) მიხედვით აღწერილი განსახორციელებელი სამუშაოები.

გზა-ის ანგარიშში არ არის შესრულებული სამინისტროს მიერ გაცემული სკოპინგის დასკვნით განსაზღვრული პირობები ალტერნატივებთან დაკავშირებით. კერძოდ, დასკვნაში ნათქვამია, რომ გზა-ს ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს „პროექტის ალტერნატიული ვარიანტები: შესაბამისი დასაბუთებით, მათ შორის არაქმედების ალტერნატივა, საპროექტო გზის ადგილმდებარეობის და გზის ინფრასტრუქტურული ობიექტების განთავსების ალტერნატიული ვარიანტები. შერჩეული ალტერნატივა სხვადასხვა მიმართულებასთან ერთად დასაბუთებული უნდა იყოს გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით“.

✳ 1.3 გზა-ანგარიშიდან ნათელია, რომ არ არის შესრულებული სამინისტროს მიერ გაცემული სკოპინგის დასკვნით განსაზღვრული პირობა, რომლის თანახმადაც წარმოდგენილი უნდა იყოს „გარემოზე შეუქცევადი ზემოქმედების შეფასება და მისი აუცილებლობის დასაბუთება, რაც გულისხმობს გარემოზე შეუქცევადი ზემოქმედებით გამოწვეული დანაკარგისა და მიღებული სარგებლის ურთიერთშეწონას გარემოსდაცვით, კულტურულ, ეკონომიკურ და სოციალურ ჭრილში“. ამ პირობების შესასრულებლად, სულ მცირე განხილული/გაანალიზებული უნდა იყოს არაქმედების (ნულოვანი) ალტერნატივა.

✳ 1.4 პირველ „ლოტთან“ დაკავშირებით გაუგებარი წინადადება წერია, რაც იმის შედეგია, რომ კომპანია „გამა“, როგორც წესი გზა ანგარიშებს მექანიკურად აკოპირებს ერთმანეთიდან და რაც არაერთხელ აღუნიშნავთ სამინისტროს წარმომადგენლებსაც. „ლოტი 1 ძირითადი ნაწილი მდებარეობს ზურმუხტის ქსელის საიტის და დაცული ტერიტორიის საზღვრებს გარეთ ექცევა.

✳ 1.5 საპროექტო დერეფნის პირველი ლოტის 250 მეტრიანი მონაკვეთი, ხოლო მეორე და მესამე ლოტები მთლიანად გადის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე. ანგარიშის მიხედვით საავტომობილო გზის გაყვანა იგეგმება ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოებით. აფეთქებითი სამუშაოების წარმოება საჭირო იქნება იმ მონაკვეთის მთელ სიგრძეზე, რომელიც გადის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე. ანგარიშში აღნიშნულია შემდეგი: „8.8. გზის, გვირაბის და ხიდების მშენებლობა: საავტომობილო გზა გაივლის სამშენებლო ნორმების და წესების მიხედვით VII-IX კატეგორიის მიკუთვნებულ ქანებში. ამ ტიპის ქანების დამუშავება ბურღვა-აფეთქებითი მეთოდის გამოყენებას მოითხოვს. ქანობის დიდი სიმძლავის და განივი კვეთის დიდი მოცულობიდან გამომდინარე ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოები განხორციელდება საფეხურებრივი სანგრევის მეთოდით. ამისთვის განივი კვეთი იყოფა ორ ნაწილად. ზედა ნაწილის გაყვანის შემდეგ, მუშავდება ქვედა საფეხური. აფეთქების რღვევითი ეფექტის ლოკალიზაციის და გარემოს დაცვის მიზნით ორივე სანგრევში გამოყენებული იქნება გლუვი აფეთქების მეთოდი, რომელიც ითვალისწინებს ≤89მმ დიამეტრის ჭაბურღილის მოწყობას. მძიმე ტექნიკის მიუხედავად ადგილებში გამოყენებული იქნება შპურების მეთოდი (დიამეტრი 40მმ). გამოყენებული იქნება 'სოვერჯელ მაგნუმ 365' ტიპის ემულსიური დავაზნური ფეთქებადი ნივთიერება, რომელიც ხასიათდება მცირე ტოქსიკური გამონაბოლქვით“.

დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონის მე-20 მუხლის (მუხლი 20. საქმიანობა დაცულ ტერიტორიებზე) მე-4 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის თანახმად, დაცული ტერიტორიის შიგნით იკრძალება ასაფეთქებელი და მომწამლაგი ნივთიერებების შეტანა.

კოდექსის მე-9 მუხლის მე-8 პუნქტის შესაბამისად, გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო ვალდებული იყო ჯერ კიდევ სკოპინგის ეტაპზე მიეღო გადაწყვეტილება საქმიანობის განხორციელებაზე უარის თქმის შესახებ, ვინაიდან „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-20 მუხლის (მუხლი 20. საქმიანობა დაცულ ტერიტორიებზე) მე-4 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის დარღვევის გამო არსებობდა „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-14 მუხლით განსაზღვრული საფუძველი. კერძოდ არსებობდა მე-14 მუხლის (საქმიანობის განხორციელებაზე უარის თქმის შესახებ გადაწყვეტილება) 1-ლი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული შემდეგი საფუძველი: „საქმიანობის განხორციელება ეწინააღმდეგება საქართველოს

კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს“. ნაცვლად ამისა, სამინისტრომ დასკვნის პირობებით დაავალა საქმიანობის განმახორციელებელს, რომ გზმ-ის ანგარიშში ასახოს კონკრეტული ღონისძიებები ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე აფეთქებებით გამოწვეული ხმაურის შემცირებასთან დაკავშირებით; ასევე, დაავალა წარმოდგინა ინფორმაცია ფეთქებადი ნივთიერების გამოყენების საჭიროების და მისი გამოყენებით გამოწვეული ზემოქმედების შესახებ. ამგვარი დავალება და გზმ ანგარიშის მომზადება **სახელმწიფო რესურსის გაუმართლებელი ხარჯვაა**, ვინაიდან „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ კანონთან საქმიანობის შეუთავსებლობის გამო, სამინისტრო მოკლებულია შესაძლებლობას, გასცეს დადებითი დასკვნა.

✳ **1.6** ქვეთავში „8.1. წინასამშენებლო (მობილიზაციის) ეტაპი“ აღნიშნულია, რომ ტენდერის მეშვეობით შერჩეული კონტრაქტორი შეასრულებს კვლევებს ისეთი საკითხების დასაზუსტებლად, რომლებსაც მნიშვნელოვანი ზემოქმედება აქვთ გარემოზე/ბიომრავალფეროვნებაზე. მაგალითად, განსაზღვრავს/დააზუსტებს სამშენებლო ბანაკის, ტექნიკის და მასალის განთავსების ტერიტორიებს, დააზუსტებს დროებითი და მუდმივი სარგებლობისთვის საჭირო ტერიტორიებს, განსაზღვრავს დროებითი მისასვლელი გზების, გეგმების (მათ შორის ნარჩენების მართვის, რეკულტივაციის და სხვ) მდებარეობას, ასევე ასფალტის და ბეტონის კვანძების განთავსების ადგილებს, მოამზადებს წყალჩაშტების ნორმების პროექტს, შეიმუშავებს ნარჩენების მართვის გეგმას, გამოავლენს ბიომრავალფეროვნების თვალსაზრისით სენსიტიურ ადგილებს და ა.შ. აღნიშნული ჩანაწერი მიუთითებს, რომ გზმ არასრულფასოვნად არის ჩატარებული. ზემოთ აღნიშნული ყველა მონაცემი წარმოდგენილი უნდა იყოს გზმ-ის ანგარიშში და შეფასებული უნდა იყოს ზემოქმედება, საჭიროების შემთხვევაში მომზადებული უნდა იყოს შერბილებისა და კომპენსაციის ღონისძიებები. გარდა ამისა, სკოპინგის დასკვნის პირობების შესაბამისად, ეს ინფორმაცია წარმოდგენილი უნდა ყოფილიყო გზმ-ის ანგარიშში.

✳ **1.7** ქვეთავი „9.4.2. საირმის მინერალური წყლის საბადო“ ბოლოვდება დაუსრულებელი წინადადებით. საერთო ჯამში გაუგებარია, განსახილველი პროექტის ინფრასტრუქტურა გაივლის თუ არა მინერალური წყლების დაცვის ზონებს და რა ზეგავლენას მოახდენს მათზე.

✳ **1.8** ქვეთავში „9.5.1. წყლის მაქსიმალური ხარჯები“ მოცემული ინფორმაცია ეყრდნობა ძალზე მოძველებულ მონაცემებს (1967 -1968 წლებამდე), შესაბამისად ინფორმაცია არ არის სარწმუნო და არ შეიძლება ჩაითვალოს სკოპინგის დასკვნის პირობის შესრულებად.

✳ **1.9** ქვეთავში „9.7. ბუნებრივი საფრთხეები“ აღნიშნულია, რომ „საქართველოს მაკრო-სეისმური დარაიონების სქემის მიხედვით საკვლევი ტერიტორია განლაგებულია 8 ბალიანი ინტენსივობის მიწისძვრების გავრცელების ზონაში“. ეს მეთოდოლოგია/მონაცემები ძალზე მოძველებულია, ე.წ. „ბალებით“ დიდი ხანია აღარ აფასებენ სეისმოლოგები სეისმურ საფრთხეებს.

✳ **1.10** ქვეთავში „9.8. ბიომრავალფეროვნება“ აღნიშნულია, რომ საპროექტო ტერიტორიის ბიომრავალფეროვნების დასახასიათებლად ჩატარდა საველე დაკვირვებების სერია (ფლორა და ფაუნა - 2019 წლის გაზაფხულზე (მარტი), ზაფხულში (ივნისი), შემოდგომაზე (ნოემბერი); ფაუნა - 2020 წლის ზამთრის პერიოდში (იანვარი). ეს ძალზე საეჭვოა, ვინაიდან სკოპინგის ანგარიშში არაფერი იყო ნათქვამი ამ საველე კვლევების შესახებ, სწორედ ამიტომ, სკოპინგის დასკვნის პირობებში ჩაიწერა, რომ საველე კვლევებს მინიმუმ წლის 2 სეზონი უნდა მოეცვა. ჩვენის აზრით, შესაძლებელია, რომ ადგილი ჰქონდეს სიყალბეს, რათა ფორმალურად ამ პირობის შესრულებას მიაღწიოს ნებართვის მაძიებელმა. აბასთუმნის შემოსავლელი გზის პროექტის იდეა მხოლოდ 2019 წლის შემოდგომაზე გააჟღერა ბიძინა ივანიშვილმა, შესაბამისად, გაუგებარია რა მიზეზით უნდა ეწარმოებინა კომპანია „გამას“ მანამდე საველე კვლევები. ეჭვებს აძლიერებს, რომ ფრინველების ქვეთავში აღნიშნულია - „საველე კვლევები (ფრინველებზე დაკვირვება) ჩატარდა ოთხივე სეზონზე“.

✳ **1.11** მცენარეული საფარისა და ჰაბიტატების დასახსიათებლად გამოყენებულია მოძველებული ლიტერატურა - Akhalkatsi, Tarkhnishvili, 2012) - ის შედგენილია ე.წ. CORINE -ის კლასიფიკაციის მიხედვით, რომელიც 2014 წლიდან ჩაანაცვლა EUNIS კლასიფიკაციამ. გზ-ის ანგარიშის ტექსტში მოხსენიებულია, როგორც „საქართველოს ჰაბიტატის კოდები“. ეს არის კომპანია „გამას“ ტრადიციული უზუსტობა, რომელიც გადადის ერთი გზ-ის ანგარიშიდან მეორეში.

✳ **1.12** მსხვილ ძუძუმწოვრებზე კვლევა ფაქტურად არ არის ჩატარებული. გზ-ის ანგარიში ეყრდნობა 2016 წელს NACRES-ის მიერ მომზადებულ ანგარიშს, რომლის კვლევითი მიზნები განსხვავებულია გზ-გან.

✳ **1.13** საპროექტო გზის მნიშვნელოვანი ნაწილი გადის ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე. საპროექტო ტერიტორია წარმოადგენს „საქართველოს წითელი ნუსხით“ დაცული არაერთი სახეობის საბინადრო გარემოს. საავტომობილო გზა იქნება დაახლოებით 9 მეტრი სიგანის სიგრძივი ინფრასტრუქტურა და მოითხოვს მის მთელს სიგრძეზე ტყისა და მცენარეული საფარის განადგურებას - გაკაფვის, აფეთქებებისა და საექსკავაციო სამუშაოების გზით, რაც გამოიწვევს სხვადასხვა სახეობების, მათ შორის „საქართველოს წითელი ნუსხით“ დაცული სახეობების საბინადრო გარემოს განადგურებას, დეგრადაციას და ფრაგმენტაციას.

დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონის მე-20 მუხლის (მუხლი 20. საქმიანობა დაცულ ტერიტორიებზე) მე-4 პუნქტის თანახმად, დაცული ტერიტორიის შიგნით იკრძალება: „ა) ბუნებრივი ეკოსისტემების რღვევა და სახის შეცვლა; ბ) ექსპლუატაციის ან რაიმე სხვა მიზნით რომელიმე ბუნებრივი რესურსის განადგურება (ამოწყვეტა), ამოღება (დატყვევება), რღვევა, დაზიანება (დახეიბრება), შეშფოთება.“

„წითელი წიგნისა და წითელი ნუსხის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის 1-ლი პუნქტის თანახმად, „აკრძალულია ყოველგვარი ქმედება, რომელსაც შეიძლება მოჰყვეს გადაშენების საფრთხის წინაშე მყოფი გარეული ცხოველების დაღუპვა, რაოდენობის შემცირება, მათი საბინადრო გარემოს, გამრავლების არეალის, გადარჩენის სტაციების, სამიგრაციო და წყალთან მისასვლელი გზებისა და წყლის სასმელი ადგილების დარღვევა“.

ამავე კანონის მე-12 მუხლის 1-ლი პუნქტის მიხედვით, „აკრძალულია ყოველგვარი ქმედება, რომელსაც შეიძლება მოჰყვეს გადაშენების საფრთხის წინაშე მყოფ ველურ მცენარეთა მოსპობა, მათი რაოდენობის ან/და გავრცელების არეალის შემცირება“. ხოლო მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტის მიხედვით, „სატყეო ფონდის მიწებზე აკრძალულია გადაშენების საფრთხის წინაშე მყოფ ველურ მცენარეთა ჭრა ან ისეთი სატყეო-სამეურნეო ღონისძიებების დაგეგმვა და განხორციელება, რომლებმაც შეიძლება ზიანი მიაყენოს გადაშენების საფრთხის წინაშე მყოფ ველურ მცენარეთა სახეობებს“.

მე-12 მუხლის 2¹ პუნქტი უშვებს გარკვეულ გამონაკლისებს და ამბობს, რომ ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტებით გათვალისწინებული შეზღუდვები არ ვრცელდება ამ კანონის 24-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ – „ი“ ქვეპუნქტებით დადგენილ შემთხვევებზე. თუმცა, გზ ანგარიშში არ არის წარმოდგენილი მტკიცებულებები, რომლებიც გვაჩვენებდა, რომ არსებობდა „წითელი ნუსხისა და წითელი წიგნის შესახებ“ საქართველოს კანონის 24-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ – „ი“ ქვეპუნქტებით დადგენილი გამონაკლისების საფუძველი.

ამრიგად, დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონის მე-20 მუხლის მე-4 პუნქტის 1-ლი და მე-2 ქვეპუნქტების, „წითელი წიგნისა და წითელი ნუსხის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის 1-ლი პუნქტის, „წითელი წიგნისა და წითელი ნუსხის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-12 მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტების დარღვევის გამო, **გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო მოკლებულია შესაძლებლობას მიიღოს დადებითი გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება**, ვინაიდან არსებობს საქმიანობის განხორციელებაზე უარის თქმის, კოდექსის არსებობდა მე-14 მუხლის 1-ლი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით

განსაზღვრული შემდეგი საფუძველი: „საქმიანობის განხორციელება ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს“.

✳ **1.14** დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის (ეროვნული პარკი) პირველი პუნქტის მიხედვით, „ეროვნული პარკი იქმნება ეროვნული და საერთაშორისო მნიშვნელობის, შედარებით დიდი და ბუნებრივი მშვენიერებით გამორჩეული ეკოსისტემების დასაცავად სასიცოცხლო გარემოს შენარჩუნების, მეცნიერული კვლევა-ძიების, საგანმანათლებლო და რეკრეაციული საქმიანობისათვის“.

ამავე მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით, ეროვნულ პარკში შეიძლება მოეწყოს რამდენიმე სახის ძირითადი ზონა, მათ შორის ტრადიციული გამოყენების ზონა. ამ პუნქტის მე-3 პუნქტის თანახმად, „ტრადიციული გამოყენების ზონა – ზონა, რომელიც ეწყობა ბუნების დაცვისა და განახლებადი ბუნებრივი რესურსების ტრადიციულ გამოყენებასთან დაკავშირებული სამეურნეო საქმიანობისათვის. ამ ზონაში დაშვებულია ადგილობრივი მოსახლეობის საჭიროებით და ბუნებრივი პროდუქტიულობით ლიმიტირებული თიბგა, ძოვება, საშუაშე მერქნის მოპოვება და სხვა საქმიანობა. აღნიშნულ ზონაში დაუშვებელია ხვნა-თესვა და სასოფლო-სამეურნეო ნაგებობების (გარდა დაცული ტერიტორიის მენეჯმენტის გეგმით ან დროებითი რეგულირების წესით განსაზღვრული დამხმარე ან დროებითი ნაგებობებისა და შინაური ცხოველების სადგომებისა) განთავსება“.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა, მით უმეტეს ბურღვა-აფეთქებების გამოყენებით, არ წარმოადგენს „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლით, მათ შორის ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მე-3 პუნქტით დაშვებულ საქმიანობას. ამრიგად, კოდექსის მე-9 მუხლის მე-8 პუნქტის შესაბამისად, გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო ვალდებულია მიიღოს გადაწყვეტილება საქმიანობის განხორციელებაზე უარის თქმის შესახებ, ვინაიდან ამისთვის არსებობს კოდექსის მე-14 მუხლით განსაზღვრული საფუძველი. კერძოდ, არსებობს მე-14 მუხლის (საქმიანობის განხორციელებაზე უარის თქმის შესახებ გადაწყვეტილება) 1-ლი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული შემდეგი საფუძველი: **„საქმიანობის განხორციელება ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს“.**

დაცული ტერიტორიის ფარგლებში საქმიანობის განხორციელებისათვის მოცემულია სრულიად არასწორი მტკიცება: „აღსანიშნავია, რომ საპროექტო შემოვლითი გზის მშენებლობა დაგეგმილია ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონაში. სადაც, პარკის მენეჯმენტის გეგმის (ქვეპუნქტები გ.ლ, პუნქტი 2, მუხლი 34) თანახმად, საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 20 აგვისტოს #242 დადგენილებით დამტკიცებული „ტყითსარგებლობის წესის“ 27¹ მუხლის პირველი პუნქტის ა-ე ქვეპუნქტებით განსაზღვრულ შემთხვევებში, სპეციალური დანიშნულებით ტყითსარგებლობისა და ამავე ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული არსებული ობიექტების ფუნქციონირებისთვის, რეკონსტრუქციის (რეაბილიტაციის) ან დემონტაჟისთვის მიწის სამუშაოების და/ან სპეციალური ჭრების ჩატარება (იხილეთ მუხლი 27³).

2010 წლის 20 აგვისტოს #242 დადგენილებით დამტკიცებული „ტყითსარგებლობის წესი“ ამ ნაწილში ეხება სამეურნეო ტყის ფონდს და არა დაცული ტერიტორიების ტყის ფონდს, ვინაიდან „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ კანონი ასეთ საქმიანობას არ უშვებს ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონაში. რაც შეეხება მენეჯმენტის გეგმას, აქ საუბარია არსებული ობიექტების ფუნქციონირებაზე, რეკონსტრუქციაზე (რეაბილიტაციის) ან დემონტაჟზე და არა ახალი ინფრასტრუქტურის მშენებლობაზე. გზის აფეთქებების, კლდის სანგრევი ბულდოზერების გამოყენებით და ა.შ. სამუშაოები არ შეიძლება ჩაითვალოს „ტყითსარგებლობად“ ან „სპეციალურ ჭრად“.

✳ **1.15** საპროექტო გზა გაივლის ზურმუხტის ქსელის - „Borjomi-Kharagauli GE000010“ საიტზე და „Borjomi-Kharagauli 2 GE000056“ საიტის უშუალო სიახლოვეს. ამის გამო, გზის ანგარიშის მესამე დანართში წარმოდგენილია ჰაბიტატების დირექტივით სავალდებულო „შესაბამისობის შეფასება“ (Appropriate Assessment, AA), რაც ტექსტში მოხსენიებულია, როგორც მიზანშეწონილობის შეფასება, ხოლო თავს ეწოდება „ზურმუხტის

ქსელის მიღებული უბნის „ბორჯომ-ხარაგაული“-ისა და აბასთუმნის შემოვლითი გზის შესაბამისობის შეფასება“. წარმოდგენილი კვლევა არ შეესაბამება ასეთი კვლევისთვის დადგენილ მოთხოვნებს.

Appropriate Assessment-ში განხილული უნდა იყოს ალტერნატივები და საჭიროა „ნულოვანი ვარიანტის“ გათვალისწინება.

სრულიად აბსურდულია მტკიცება, თითქოს არ უნდა იყოს განხილული იმ ჰაბიტატებზე და სახეობებზე ზეგავლენა, რომლებიც არ არიან მოხსენიებული „სტანდარტული მონაცემთა ფორმაში“.

საპროექტო ტერიტორიაზე გხვდება ბერნის კონვენციით მკაცრად დაცული პრიორიტეტული ჰაბიტატები თუ სახეობები, რომლებზეც საქმიანობა იქონიებს ზემოქმედებას. საპროექტო არეალში ექცევა ბერნის კონვენციის მე-4 რეზოლუციით დაცული სულ მცირე 2 ჰაბიტატი: „G1.21 მდინარისპირა Alnus-ის ტყე, რომელიც მხოლოდ წყლის დონის აწევისას სველდება“ და „G3.1H აღმოსავლური ნაძვის Picea orientalis ტყეები“ ასევე ცხოველთა არაერთი სახეობა. ანგარიშში აღნიშნულია, რომ ბერნის კონვენციით დაცული არაერთი სახეობისთვის საპროექტო დერეფანი წარმოადგენს სამიგრაციო ან საკვების მოპოვების ადგილს. თუმცა, იქვე გამოტანილია დასკვნა, თითქოს სამიგრაციო და საკვების მოპოვების ადგილები არ არის ჰაბიტატი (საბინადრო გარემო - როგორც გზმ-ის ანგარიშშია ნათქვამი. ციტატა: „საყურადღებოა, რომ აღნიშნული ფაუნის წარმომადგენლები, საპროექტო დერეფანს იყენებენ სამიგრაციოდ ან საკვების მოპოვების მიზნით. აღსანიშნავია, რომ არცერთი ქვემოთ მოცემული (დახასიათებული) სახეობისთვის საპროექტო დერეფანში საბინადრო გარემოს არ გხვდებათ“.

გემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სრულიად მცდარია გზმ-ის ანგარიშში მოცემული მტკიცება, თითქოს საქმიანობის განხორციელების შემთხვევაში ზურმუხტის საიტზე ზემოქმედებას ადგილი არ ექნება.

ანგარიში ვერ ასაბუთებს, რომ საქმიანობის განხორციელება წარმოადგენს უპირატესი საჯარო ინტერესით გამოწვეული აუცილებლობას (Imperative reasons of overriding public interest - IROPI).

❖ 2. საზოგადოების ინფორმირება და გადაწყვეტილების მიღების პროცესში მონაწილეობა

❖ 2.1 [განცხადება](#) საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღებისათვის ადმინისტრაციული წარმოების დაწყების შესახებ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს ვებ-გვერდზე გამოქვეყნდა 2020 წლის 27 მარტს.

2020 წლის 13 აპრილს სამინისტროს ვებ-გვერდზე გამოქვეყნდა ახალი [განცხადება](#), რომელშიც აღნიშნული იყო, რომ „მიმდინარე წლის 10 აპრილს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა "აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის“ გზმ-ის ანგარიშის პირველ ტომში ტექნიკური ხარვეზის გამოსწორების მიზნით წარმოადგინა გზმ-ის ანგარიშის პირველი ტომის კორექტირებული ვერსია“. განცხადებაზე თანდართული იყო საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წერილი და გზმ ანგარიშის ძირითადი ნაწილის (265 გვერდიანი დოკუმენტის) კორექტირებული ვერსია. არც საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წერილში და არც სამინისტროს განცხადებაში არ იყო აღნიშნული კონკრეტულად რა ტიპის ცვლილება შევიდა დოკუმენტში, შესაბამისად, დაინტერესებული საზოგადოება და დოკუმენტის ეკოლოგიური ექსპერტიზისთვის შექმნილი კომისიისაც, 2 კვირიანი განხილვის შემდეგ, იძულებული იყო თავიდან განეხილა დოკუმენტი - ანუ, პროცესი თავიდან დაიწყო.

მიუხედავად იმისა, რომ სამინისტრომ დოკუმენტების განსახილველად ვადა სწორად დაადგინა, როგორც ახლიდან დაწყებული პროცესისათვის, სრულიად არაადეკვატურად გამოქვეყნდა განსახილველი დოკუმენტები. კერძოდ, ახალ განცხადებას თან ერთვოდა მხოლოდ განსახილველი დოკუმენტების ნაწილი; დანარჩენი დოკუმენტები დაინტერესებულ პირს თავად უნდა მოეძიებინა ადრე გამოქვეყნებული განცხადების

თანდართული ბმულიდან. თუმცა, გამოქვეყნებული განცხადებიდან ამის შესახებ დაინტერესებული საზოგადოება მხოლოდ იმ შემთხვევაში მიხვდებოდა, თუკი ეცოდინებოდა, რომ ანგარიშის სხვა დოკუმენტებიც ერთვის.

საჯარო განხილვისათვის ინფორმაციის ამგვარი გამოქვეყნება ვერ ჩაითვლება საზოგადოების ადეკვატურ, დროულ და ეფექტურ ინფორმირებად ვერც გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის და მითუმეტეს, ვერც „გარემოსდაცვით საკითხებთან დაკავშირებული ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის, გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში საზოგადოების მონაწილეობისა და ამ სფეროში მართლმსაჯულების საკითხებზე ხელმისაწვდომობის შესახებ“ კონვენციის მოთხოვნებისათვის.

✳ **2.2** გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის ვებ-გვერდზე 2020 წლის 3 აპრილს გამოქვეყნდა განცხადება, რომლის თანახმად: „საქართველოში ახალი კორონავირუსის გავრცელების აღკვეთის მიზნით გასატარებელი ღონისძიებების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 23 მარტის №181 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 26 მარტის №196 დადგენილების თანახმად, „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული სკოპინგის დასკვნისა და გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემისთვის დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოებები (რომელთა მიმდინარეობისას კოდექსით გათვალისწინებული საჯარო განხილვები ვერ ჩატარდა/ჩატარდება ახალი კორონავირუსის შესაძლო გავრცელების პრევენციის მიზნით) განხორციელდება საჯარო განხილვის ჩატარების გარეშე და ადმინისტრაციულ წარმოებაში საზოგადოების მონაწილეობა და მის მიერ მოსაზრებებისა და შენიშვნების წარდგენის შესაძლებლობა უზრუნველყოფილი იქნება წერილობით (მისამართზე: ქ. თბილისი, მარშალ გელოვანის გამზირი N6) ან ელექტრონული საშუალებით (ელ. ფოსტის მისამართზე: eia@mepa.gov.ge). ასევე გასათვალისწინებელია ის გარემოებაც, რომ ცვლილება არ ეხება საზოგადოებისათვის ინფორმაციის მიწოდების ფორმებს და საშუალებებს. შესაბამისად, ყველა დაინტერესებულ პირს, დაინტერესების შემთხვევაში, **ამომწურავად მიეწოდება ინფორმაცია დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ**“.

გადაწყვეტილების მიღება საჯარო განხილვის გარეშე მნიშვნელოვნად აზარალებს პროცესს, ვინაიდან დაინტერესებული საზოგადოების უმეტესი ნაწილისათვის პროექტის შესახებ ინფორმაციის მიღების ერთადერთი საშუალება სწორედ საჯარო განხილვაა. განსაკუთრებით ცინიკურია სამინისტროს განცხადება იმის თაობაზე, რომ სამინისტროს ვებ-გვერდის უკიდურესად არახილვად და ძნელად მისაგნებ განყოფილებაში განცხადების გამოქვეყნება თურმე დაინტერესებული საზოგადოებისათვის ინფორმაციის ამომწურავად მიწოდებას უზრუნველყოფს.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ სრულიად უსარგებლოა სამინისტროს ამავე განცხადებასთან ერთად, თითქოსდა, საჯარო განხილვების გაუქმების საკომპენსაციოდ გამოქვეყნებული პრემენტაცია. გაუგებარია, რაში მდგომარეობს დოკუმენტის დანიშნულება და დამატებითი ღირებულება.