



საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო  
**საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი**

N 2-12/7790  
23/07/2020

7790-2-12-2-202007232100



საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის  
მეურნეობის მინისტრის მოადგილეს  
ქალბატონ ნინო თანდილაშვილს

ქალბატონო ნინო,

მიმდინარე წლის 19 ივნისის №5624/01 და 26 ივნისის №5888/01 წერილების პასუხად, რომლებიც ეხებოდა აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშთან დაკავშირებით „მწვანე ალტერნატივა“-ს და სახეობათა კონსერვაციის სამეცნიერო-კვლევითი ცენტრი „ნაკრესის“ მიერ წარმოდგენილ შენიშვნებს, გიგზავნით საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის კომპეტენციის ფარგლებში შენიშვნებზე მომზადებულ პასუხებს.

დანართი: შენიშვნებზე პასუხი - 24 (ოცდაოთხი) ფურცელი.

პატივისცემით,

ალექსანდრე თევდორაძე

  
დეპარტამენტის თავმჯდომარის მოადგილე



<p>ზურმუხტის ქსელით დაცული ჰაბიტატების ნაწილში გზმ-ს ავტორების მიერ მითითებულია, რომ საპროექტო ზონაში მათ მიერ ვერ იქნა გამოვლენილი ზურმუხტის ქსელის საიტი ბორჯომ-ხარაგაულის (GE0000010) სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში მითითებული ჰაბიტატები D4.1;E1.2; E3.4; E3.5;F7; F9.1; G1.12; G1.6; G3.17;G3.4E;H1). აქედან გამომდინარე, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ავტორების აზრით, აბასთუმნის შემოვლითი საავტომობილო გზის მშენებლობა და ექსპლოატაცია ბერნის კონვენციით დაცულ ჰაბიტატებზე, დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების შემთხვევაში ნეგატიურ ზემოქმედებას ადგილი არ ექნება. იმავედროულად, გამა კონსალტინგის მიერ წარმოდგენილ ანგარიშში მითითებულია (გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, ტომი 3, გვ.135), რომ მშენებლობის ზონაში გავრცელებულია ჰაბიტატები:</p> <p>G1.21 მდინარისპირა <i>Alnus</i> -ის ტყე</p> <p>G3.1H აღმოსავლური ნაძვის <i>Picea orientalis</i> ტყეები.</p> <p>აღსანიშნავია, რომ ეს ორი ჰაბიტატი დაცულია ბერნის კონვენციის მუდმივმოქმედი კომიტეტის #4 რეზოლუციით 9გაქრობის საფრთხის წინაშე მყოფი ბუნებრივი ჰაბიტატის ჩამონათვალი, რომელთაც სპეციფიკური საკონსერვაციო ღონისძიებები ესაჭიროება) და მათი სახარბიელო კონსერვაციული სტატუსის შენარჩუნება ქვეყნის ვალდებულებაა. იმის მიუხედავად, ნახსენებია თუ არა აღნიშნული ჰაბიტატი სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში. აღნიშნულ ჰაბიტატზე ისეთივე პროცედურები და მოთხოვნები ვრცელდება, როგორც ზურმუხტის ქსელის საიტი ბორჯომ-ხარაგაულის (GE0000010) სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში მითითებულ 11 ჰაბიტატზე. სამწუხაროს გზმ-ს დოკუმენტი არ შეიცავს არანაირ ინფორმაციას იმ პოტენციური საფრთხეების შესახებ, რომელსაც ადგილი ექნება მშენებლობის და</p>	<p>ზურმუხტის ქსელის საიტის ნომინირება ხდება შესაბამისი პროცედურების გავლით, რაც გულისხმობს საიტის შესწავლას და მის საზღვრებში დასაცავი სახეობებისა თუ ჰაბიტატების იდენტიფიცირებას - შესაბამისი დასაბუთებით. ყოველ საიტს გააჩნია ინდივიდუალური სტანდარტული ფორმა, სადაც მოცემულია ამ კონკრეტული საიტის საკვალიფიკაციო მახასიათებლები.</p> <p>შესაბამისობის შეფასება გულისხმობს ზურმუხტის ქსელის საიტის სწორედ ამ საკვალიფიკაციო მახასიათებლებზე (ჰაბიტატები, სახეობები) პროექტის ზემოქმედების შეფასებას.</p> <p>როგორც გზმ-ს ანგარიშში და კომენტარშია აღნიშნული ზურმუხტის ქსელის საიტის [ბორჯომ-ხარაგაული (GE0000010)] სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში მითითებულია 11 ჰაბიტატი (D4.1;E1.2;E3.4; E3.5;F7; F9.1; G1.12; G1.6; G3.17;G3.4E;H1). რაც იმას გულისხმობს, რომ კონკრეტული საიტი ნომინირებულ იქნა ამ საიტისთვის ჩამოთვლილი ჰაბიტატების მნიშვნელოვნების და კონსერვაციის საჭიროების გათვალისწინებით. შესაბამისობის ანგარიშში შეფასდა დაგეგმილი პროექტის გავლენა აღნიშნულ ჰაბიტატებზე.</p> <p>ჰაბიტატებზე G1.21 მდინარისპირა <i>Alnus</i> -ის ტყე; G3.1H აღმოსავლური ნაძვის <i>Picea orientalis</i> ტყეები - ზემოქმედების შეფასება მოცემულია გზმ-ს ანგარიშში.</p>
---	--

<p>ექსპლოატაციის ეტაპზე ნახსენებ ორ ჰაბიტატთან მიმართებაში (G1.21 მდინარისპირა <i>Alnus</i> -ის ტყე; G3.1H აღმოსავლური ნაძვის <i>Picea orientalis</i> ტყეები.)</p>	
<p>გარდა ამისა, ჩვენი ორგანიზაციის წინასწარი კვლევები მეტყველებს, რომ 'აბასთუმნის შემოვლითი საავტომობილო გზის მშენებლობის მონაკვეთზე წარმოდგენილია სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში ნახსენები ჰაბიტატის (G3.4 ევროპული ფიჭვის (<i>Pinus sylvertis</i>) პონტურ-კავკასიური ტყეები) უბნები, რაც ასევე საჭიროებს ბერნის კონვენციით დაცულ ჰაბიტატებზე პოტენციური საფრთხეების შეფასებას.</p>	<p>კომენტარში აღნიშნული ჰაბიტატის - G3.4 (ევროპული ფიჭვის (<i>Pinus sylvertis</i>) პონტურ-კავკასიური ტყეები) უბნები საპროექტო დერეფანში არ ხვდება. შესაბამისად, მასზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.</p>

<p>❖ 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.</p>	<p>გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში მომზადებულია საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს 2020 წლის 6 მარტის #17 სკოპინგის დასკვნის მოთხოვნების შესაბამისად</p>
<p>❖ პროექტის საჭიროება და პროექტის მიზნები არ არის განმარტებული ობიექტურად და არ შეესაბამება საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებს.</p> <p>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 ჩაითვალოს პროექტის საჭიროების დასაბუთებად. აბასთუმნის შემოსავლელი გზა შენდება იმისათვის, რომ ამ დასახლებაში (ან მისი გავლით) არ იმოძრაონ შიდა წვის ძრავაზე მომუშავე ავტომობილებმა. ქვეყნის უსაფრთხოებიდან</p>	<p>შენიშვნაში მოყვანილ ციტატაში საუბარია კურორტ აბასთუმანზე გამავალ არსებულ გზაზე და აღნიშნული აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით ადმინისტრაციულ წარმოებას ახორციელებდა საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო</p>

<p>გამომდინარე საჭიროება თუ დადგება, ძნელი სავარაუდოა, რომ კურორტ აბასთუმნის ჰაერის დაბინძურებაზე შეშფოთების გამო, სამხედრო ტვირთებმა გრძელი შემოვლითი გზით იარონ.</p>	
<p>✳ ამ მტკიცების აბსურდულობაზე მეტყველებს თავად გზშ-ის ანგარიშის ქვეთავი 7.2. საპროექტო და ტექნიკური პარამეტრები. ამ ქვეთავში აღნიშნულია, რომ „გზის გეომეტრიული პარამეტრები (ჰორიზონტალური მრუდის მინიმალური რადიუსი, მაქსიმალური გრძივი ქანობი, ამოხნექილი 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.</p>	
<p>✳ 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.</p>	<p>დოკუმენტები ნახსენებია ტურიზმის და კურორტების განვითარების მიზანშეწონილობის და პერსპექტიულობის საილუსტრაციოდ.</p> <p>მთავარი დოკუმენტის სტატუსი კი არა, არამედ - ინფორმაციაა.</p> <p>მნიშვნელოვანია სამცხე-ჯავახეთის, როგორც ბიომრავალფეროვნებით, ისტორიით, კულტურული მემკვიდრეობით გამორჩეული რეგიონის სტატუსი და მისი მნიშვნელოვანი ტურისტული პოტენციალი (ეკოტურიზმის, კულინარიული ტურიზმის, კულტურული ტურიზმის, სხვ), ისევე, როგორც აბასთუმნის და სხვა კურორტების განვითარების პერსპექტივები. აქ მოიაზრება სამეცნიერო, საგანმანათლებლო, საოჯახო და გამაჯანსაღებელი</p>

	<p>დატვირთვა. ისტორიულად აბასთუმანს ეს ფუნქცია ჰქონდა.</p> <p>თუ რეგიონის ეკონომიკურ მაჩვენებლებს, რეგიონიდან მიგრაციის სტატისტიკას, და სხვა, რეგიონის სტრატეგიული გეგმით განპირობებულ სენსიტიურ ასპექტებს გავითვალისწინებთ, ის პოტენციალი, რომელიც ამ რეგიონში არსებობს (მათ შორის აბასთუმანს გააჩნია) მნიშვნელოვანია და მის განვითარებას დიდი პოტენციალი აქვს. მიუხედავად იმისა დადასტურებულია ეს რაიმე ნორმატიული აქტით თუ არა.</p> <p>რეგიონში, აბასთუმნის ჩათვლით მიმდინარეობს სხვადასხვა პროექტი, რომელიც ამ მნიშვნელოვნებას ადასტურებს. მათ შორის საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მიერ დაფინანსებული.</p> <p>უშუალოდ აბასთუმნის, როგორც კურორტის პოტენციალს რაც შეეხება, მისი განვითარების გეგმის მომზადების პროცესში კომპანია „კოლიერს ინტერნეიშენალ“-ის მიერ (კანადაში დაფუძნებული გლობალური კომპანიის საქართველოს ოფისი) ამ თვალსაზრისით გაკეთდა შესაძლებლობების და პერსპექტივების დეტალური შეფასება, რომელიც გზშ-ს ანგარიშს თან ერთვის.</p>
<p>✳ 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 გზშ ანგარიშის წარდგენის დროს ასეთი დოკუმენტი ბუნებაში არ არსებობდა. კერძოდ, სკოპინგის დასკვნა გაიცა 2020 წლის 6 მარტს, საავტომობილო გზების</p>	<p>გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცედურა საქართველოში მოქმედი და საერთაშორისო პრაქტიკით მოიცავს გზშ-ს პროცესში დაინტერესებულ მხარეთა მონაწილეობას. ეს ნიშნავს კონსულტაციებს, შეხვედრებს, ინფორმაციის მოძიება-გაზიარებას და ანალიზს, რისი გათვალისწინებაც ხდება გზშ-ს დოკუმენტების მომზადებისას.</p> <p>გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესი,</p>

<p>დეპარტამენტმა სამინისტროს გზმ 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 ქალაქთმშენებლობითი 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<sup>1</sup>“ 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.</p>	<p>ინფორმაციის პირველი გასაჯაროებიდან ღია პროცესია და მასში მონაწილეობის მიღება საზოგადოების ყველა წევრისთვის, ჯგუფების (არასამთავრობო ორგანიზაციების ჩათვლით) შესაძლებელია და შეიძლება ითქვას, მოვალეობაა. ამ პროცესის მიზანია ყველა მოსაზრების დროულად მიღება და გათვალისწინება, დისკუსიების ჩატარება აზრების შესაჯერებლად და ოპტიმალური გადაწყვეტილების მიღება ყველა დადებითი და უარყოფითი ფაქტორის გათვალისწინებით.</p>
<p>✳ გზმ-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.</p>	<p>ინფორმაცია ემყარება კომპანია „კოლიერს ინტერნეიშენალ“- ის მიერ (1967 წლიდან მოქმედი, კანადაში დაფუძნებული გლობალური კომპანიის საქართველოს ოფისი) ჩატარებულ ანალიზს. ანალიზის სისწორეში ეჭვის შეტანის საფუძველი გაუგებარია და მინიმუმ უფრო საფუძვლიან დასაბუთებას მოითხოვს. გზის გატანა კურორტის საზღვრებს გარეთ მის განვითარებას შეუწყობს ხელს. ეს არის ამ ორ საკითხს შორის კავშირი. სამუშაო ადგილების შექმნა და მოსახლეობის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება, დაცლის</p>

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

პირას მყოფი დასახლებების შენარჩუნება მთელ მსოფლიოში მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს. ამიტომ, ამ თვალსაზრისით აბასთუმნის კურორტის განვითარება ვერანაირად ვერ ჩაითვლება უარყოფით მოვლენად. თუ შევადარებთ 2002 და 2014 მოსახლეობის აღწერის მონაცემებს მოსახლეობის რაოდენობა მნიშვნელოვნად არის შემცირებული. სამუშაო ადგილების შექმნა და დასაქმება მოსახლეობის დაბრუნებას და მის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებისთვის მნიშვნელოვანია.

ამიტომ კურორტის განვითარების ხელშეწყობა და მისი მწვანე დასახლებად გადაქცევით მიღებული შედეგი, თუნდაც მოსახლეობის სოციალური და ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესების თვალსაზრისით წესით ეჭვს არ უნდა იწვევდეს. ადამიანი გარემოს ისეთივე ნაწილია როგორც ყველა სხვა ძუძუმწოვარი, ამიტომ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება გარდა ბიოფიზიკური გარემოსი, ადამიანზე ზემოქმედების შეფასებასაც გულისხმობს. ნებისმიერი, თუმცა სრულიად 'უვნებელი' ქმედება გავლენას ახდენს გარემოზე. მთავარია ბალანსის დაცვა და ამ ზემოქმედების მინიმიზაცია.

გზის აშენების მიზანი კურორტის განვითარებისთვის ხელშეწყობა და ახალი შესაძლებლობების გაჩენა, სამცხე ჯავახეთის რეგიონსა და იმერეთს შორის (აღმოსავლეთ ჩრდილოეთის) უმოკლესი სტრატეგიული მიმართულების შენარჩუნებაა. ეს არ გულისხმობს ტურისტების მაინც და მაინც მხოლოდ აბასთუმანში მისვლას, სამცხე ჯავახეთში მრავლად არის სხვა ღირსშესანიშნაობები რომლებიც შიდა და გარე ტურისტებისთვის მიმზიდველია.



<p>✱ გზშ 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.</p>	<p>მიმართულების სტრატეგიულობას არაფერი აქვს საერთო ახალ გზასთან. საუბარია მიმართულებაზე და არა საპროექტო გზაზე, რომელიც ბუნებაში არ არსებობს.</p>
<p>✱ 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.</p> <p>გზშ ანგარიშში არ არის განხილული ნულოვანი ალტერნატივა და აღნიშნულია, რომ „ნულოვანი ალტერნატივა არ განიხილებოდა, კურორტ აბასთუმნის განვითარების გეგმით გათვალისწინებული გამჭოლი მოძრაობის შეწყვეტის შესახებ გადაწყვეტილების გამო“.</p> <p>პირველ რიგში უნდა გავიმეოროთ, შემდეგი:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• აბასთუმნის განვითარების გეგმა გზშ ანგარიშის წარმოდგენის დროს არ არსებობდა;</li> <li>• დოკუმენტი დაამტკიცა ადიგენის მუნიციპალიტეტის საკრებულომ, მაგრამ საქართველოს კანონმდებლობის დარღვევით, შესაბამისად არ შეიძლება მისი განხილვა, როგორც „გადაწყვეტილების“;</li> <li>• საკონსულტაციო კომპანიის მოსაზრება კურორტ აბასთუმნის განვითარების შესახებ, ან მუნიციპალიტეტის საკრებულოს გადაწყვეტილება არ შეიძლება იყოს კანონის დარღვევის გამამართლებელი საბუთი.</li> </ul> <p>„გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის თანახმად, გზშ-ის ანგარიში უნდა მოიცავდეს</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ნულოვანი ალტერნატივა, არსებული გზა, წარმოადგენს ქუთაისი-ბაღდათი - აბასთუმანი - ბენარას გზის ბაღდათი-აბასთუმნის დამაკავშირებელი მიახლოებით 66კმ სიგრძის მონაკვეთის ნაწილს. მისი 5.4კმ უშუალოდ კურორტ აბასთუმნის ტერიტორიაზე გადის, მდინარე აბასთუმნის (ოცხე) გაყოლებით. გზის გაფართოების შესაძლებლობა შეზღუდულია. მონაკვეთი მჭიდრო დასახლების საზღვრებშია და ვიწრო ხეობაში გადის. აღსანიშნავია, რომ აბასთუმანში რეგისტრირებულია კულტურული მემკვიდრეობის სააგენტოს ბაზაში შესული 178 ძეგლი, მათგან 120 ძეგლის სტატუსის, 1-ს (ხიდი მდ.ოცხეზე) - ეროვნული კატეგორიის მქონე ობიექტია. მოსახლეობის სიმცირის გათვალისწინებით მანქანების რაოდენობა აბასთუმანში 300 ერთეულს არ აღემატება. ზაფხულში მანქანების რიცხვი თითქმის ორმაგდება, რაც დასახლების საგზაო ინფრასტრუქტურისთვის მნიშვნელოვან დატვირთვას წარმოადგენს. ამჟამად გამჭოლი ნაკადი დასახლებაზე მაღალი არ არის, თუმცა ქუთაისი - ბაღდათი - აბასთუმანი - ბენარას გზის რეაბილიტაციის შემდეგ აბასთუმანზე სატრანზიტო ნაკადი გაიზრდება, რაც გაზრდის</li> </ul>

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

დასახლებაზე სატრანსპორტო მოძრაობით გამოწვეულ ზემოქმედებას (ხმაური, გამონაბოლქვი). ტურიზმის განვითარების გეგმის გათვალისწინებით მომავალში ტურისტული ნაკადის ზრდის პირობებში, ეს დატვირთვა კიდევ უფრო გაიზრდება.

არსებული გზის პარამეტრებიდან გამომდინარე ფეხით მოსიარულეთათვის უსაფრთხოების მინიმალური სტანდარტებიც კი დაცული არ არის. ვინაიდან კურორტის დამსვენებელთა მნიშვნელოვან სეგმენტს ბავშვიანი ოჯახები წარმოადგენენ, სატრანსპორტო ნაკადის ზრდა, გარდა გარემოზე ზემოქმედების ფაქტორებით გამოწვეული დისკომფორტისა, უსაფრთხოების პრობლემასაც შექმნის. ზემოაღნიშნული პრობლემების, კურორტ აბასთუმნის განვითარების გეგმების, რეგიონთაშორის დამაკავშირებელი სტრატეგიული მნიშვნელობის უმოკლესი კორიდორის შენარჩუნების, კურორტ აბასთუმნის გენგეგმის, და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის სტრატეგიული განვითარების პროგრამის გათვალისწინებით მიზანშეწონილად იქნა მიჩნეული დასახლებაზე გამავალი გზის მონაკვეთის შემოვლითი ჩანაცვლება.

ამ გზით შენარჩუნდება სამხრეთ-ჩრდილოეთის მიმართულება, სატრანზიტო სატრანსპორტო ნაკადი მოცილდება დასახლებულ პუნქტს, გაუმჯობესდება კურორტის პირობები, რაც უფრო მიმზიდველს გახდის აბასთუმანს სხვადასხვა კატეგორიის დამსვენებლებისთვის, გაზრდის ვიზიტორთა რიცხვს და ხელს შეუწყობს მოსახლეობის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებას.

შემოვლითი გზის პროექტი არ შეიძლება განვიხილოთ

(არქმედების) 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 გზმ ანგარიშთან - ეს გაუგებარია) მიხედვით აღწერილი განსახორციელებელი სამუშაოები.

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

კურორტ აბასთუმანში მიმდინარე კურორტის განვითარების პროექტებისგან განცალკევებით. სტრატეგიული მიმართულების შენარჩუნების პირობებში, დასახლებული პუნქტიდან გამჭოლი მოძრაობის მოცილება აბასთუმნის უფრო 'მწვანე' განვითარების შესაძლებლობას შექმნის.

კურორტის გენგეგმის მომზადების პროცესში კომპანია „კოლიერს ინთერნეიშენალ“-ის მიერ ჩატარებული შეფასება აღნიშნული მიდგომის მიზანშეწონილობას ასაბუთებს.

- გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტის საჭიროების დასაბუთება, მათ შორის კურორტის პოტენციალის დასაბუთება („კოლიერს ინტერნეიშენალ“-ის ანგარიში)
- ალტერნატივები შედარებულია ტექნიკური თვალსაზრისით. რაც დაკავშირებულია გარემოზე მათი პოტენციური ზემოქმედების ხარისხზე.
- ამის გარდა, გზმ-ს ანგარიშში ყოველი რეცეფტორის და ზემოქმედების აღწერის ნაწილში მოცემულია სამი, განხილვისთვის შერჩეული ალტერნატივების მოკლე შედარება.
- საპროექტო გზა განხილულია კურორტ აბასთუმნის, რეგიონის განვითარების და სტრატეგიული ასპექტების გათვალისწინებით. ანუ პერსპექტივების და საჭიროებების კონტექსტში.

- ალტერნატივების შერჩევა რამდენიმე ეტაპს გულისხმობს. ვარიანტები ფასდება სხვადასხვა თვალსაზრისით, ხდება მათი შედარება და

	<p>უპირატესის გამოვლენა. ანგარიშში დეტალურად არის შეფასებული ტექნიკური, ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით უპირატესად მიჩნეული ვარიანტი.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• რაც შეეხება ლოტებს, პროექტის ლოტებად დაყოფა ხდება ტენდერის ცალ-ცალკე ჩატარების ან პროექტის ეტაპობრივად განხორციელების მიზნით. საპროექტო გზის სამი ლოტიდან ორი დაცულ ტერიტორიაზე გადის. ამიტომ ლოტებად დაყოფა შეფასებისთვის მიზანშეწონილად იქნა მიჩნეული.</li> </ul>
<p>※ გზშ-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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• გამჭოლი გზის კურორტის ტერიტორიიდან გატანის საკითხი კულტურულ, ეკონომიკურ და სოციალურ სარგებლის ჭრილში განხილულია „კოლიერს ინტერნეიშენალ“-ის მიერ ჩატარებული კვლევის ანგარიშში, რომელიც დანართის სახით ერთვის გზშ-ს ანგარიშს. მოყვანილია საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სპეციალისტების მიერ მომზადებული გზის ეკონომიკური შეფასება.</li> <li>• ანგარიშშივე არის მოცემული პროექტის მიზანშეწონილობის განმარტება. ჩატარებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების ხარისხობრივი და ნაწილობრივ რაოდენობრივი (მცენარეულ საფარზე ზემოქმედება) შეფასება.</li> </ul>
<p>※ პირველ „ლოტთან“ დაკავშირებით გაუგებარი წინადადება წერია, რაც იმის შედეგია, რომ კომპანია „გამა“, როგორც წესი გზშ ანგარიშებს მექანიკურად აკოპირებს ერთმანეთიდან და რაც არაერთხელ აღუნიშნავთ სამინისტროს წარმომადგენლებსაც. „ლოტი 1 ძირითადი ნაწილი მდებარეობს ზურმუხტის ქსელის საიტის და დაცული ტერიტორიის საზღვრებს გარეთ ექცევა.</p>	

<p>✳ 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 კატეგორიას მიკუთვნებულ ქანებში. ამ ტიპის ქანების დამუშავება ბურღვა-აფეთქებითი მეთოდის გამოყენებას მოითხოვს. ქანობის დიდი სიმაღლის 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 <math>\leq 89</math>მმ დიამეტრის ჭაბურღილის მოწყობას. მძიმე ტექნიკის მიუწვდომელ ადგილებში გამოყენებული იქნება შპურების მეთოდი (დიამეტრი 40მმ). გამოყენებული იქნება ‘პოვერჯელ მაგნუმ 365’ ტიპის ემულსიური დავაზნური ფეთქებადი ნივთიერება, რომელიც ხასიათდება მცირე ტოქსიკური გამონაბოლქვით“.</p> <p>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 მომწამლავი 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• სამუშაოები იწარმოება მექანიკური და ბურღვა აფეთქების მეთოდით. ყოველ კონკრეტულ უბანზე მოხდება შესაბამისი ეფექტური და ნაკლები ზემოქმედების მქონე მეთოდის შერჩევა.</li> <li>• საპროექტო ტერიტორიაზე ასაფეთქებელი ნივთიერებების საწყობის ან დიდი რაოდენობით ასაფეთქებელი მასალის შეტანა ნავარაუდები არ არის.</li> <li>• აფეთქებითი მეთოდი გამოიყენება სხვადასხვა პირობებში, მათ შორის ურბანულ ზონებში. მეთოდი იძლევა სამშენებლო სამუშაოების სწრაფად და ეფექტურად წარმოების საშუალებას.</li> <li>• სამუშაოს სწორი დაგეგმვით (მუხტის სიდიდე, დაყოვნების დრო) შესაძლებელია ზემოქმედების დროის (ხანგრძლივობის ) და სიდიდის შემცირება. ჩვეულებრივი ‘კოდალასთან’ შედარებით ამ მეთოდით ქანების გაფხვიერება ნაკლებ ხმაურს და ნაკლებ დროს მოითხოვს.</li> <li>• ასაფეთქებელი მასალა არ გამოიყენება ბრაკონიერობისთვის. სამუშაოების წარმოებისას დაცული იქნება უსაფრთხოების (მათ შორის ხანძარ-უსაფრთხოების) ზომები.</li> <li>• სამუშაოებს შეასრულებს შესაბამისი კვალიფიკაციის პერსონალი მასალის სპეციფიკაციაში განსაზღვრული უსაფრთხოების მოთხოვნების დაცვით.</li> </ul>
---	--

<p>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 გზშ-ის ანგარიშში ასახოს კონკრეტული ღონისძიებები ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე აფეთქებებით გამოწვეული ხმაურის შემცირებასთან დაკავშირებით; ასევე, დაავალა წარმოედგინა ინფორმაცია ფეთქებადი ნივთიერების გამოყენების საჭიროების და მისი გამოყენებით გამოწვეული ზემოქმედების შესახებ. ამგვარი დავალება და გზშ ანგარიშის მომზადება <b>სახელმწიფო რესურსის გაუმართლებელი ხარჯვაა</b>, ვინაიდან „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ კანონთან საქმიანობის შეუთავსებლობის გამო, სამინისტრო მოკლებულია შესაძლებლობას, გასცეს დადებითი დასკვნა.</p>	
<p>※ ქვეთავში „8.1. წინასამშენებლო (მობილიზაციის) ეტაპი“ აღნიშნულია, რომ ტენდერის მემწეობით 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ამ საკითხებს, ისევე, როგორც სხვა ანალოგიური პროექტების შემთხვევაში, განსაზღვრავს მშენებელი კონტრაქტორი. კონტრაქტორი ვალდებული იქნება შეათანხმოს ადგილმდებარეობა, მოამზადოს ნარჩენების მართვის, წყლის და ჰაერდაცვითი დოკუმენტაცია სამინისტროსთან. და უფლება ექნება დაუწყოს მშენებლობა მხოლოდ ამ ინფორმაციის წარდგენის და გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსგან თანხმობის მიღების</li> </ul>

<p>მართვის, რეკულტივაციის და სხვ) მდებარეობას, ასევე ასფალტის და ბეტონის კვანძების განთავსების ადგილებს, მოამზადებს წყალჩაშვების 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.</p>	<p>შემდეგ.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ზუსტი ადგილმდებარეობის, სამშენებლო ტექნიკის ტიპის და რაოდენობის, ასფალტის ქარხნის თუ ბეტონის კვანძის გამოყენების საჭიროების საკითხის გარკვევამდე ყოველგვარი შეფასება აზრს მოკლებულია და ვერ ასახავს პროექტის შესრულების დროს შესაძლო ზემოქმედებას.</li> </ul>
<p>✳ 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• საირმის საბადოს საზღვრები პროექტის განხორციელების ზონიდან მნიშვნელოვნად არის დაცილებული. მასზე რაიმე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.</li> </ul>
<p>✳ 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.</p>	<p>წყლის მაქსიმალური ხარჯები საკვლევ ტერიტორიაზე არსებულ, შედარებით დიდ მდინარეებზე დადგენილია ანალოგის მეთოდით, სადაც გამოყენებულია საქრთველოს მდინარეებზე დაკვირვების ოფიციალურად გამოქვეყნებული მონაცემები. სხვა მცირე მდინარეებზე და მშრალ ხეობებზე წყლის მაქსიმალური ხარჯების დასადგენად გამოყენებულია მეთოდი, რომელიც მოცემულია „კავკასიის პირობებში მდინარეთა მაქსიმალური ჩამონადენის საანგარიში ტექნიკურ მითითებაში“. აღნიშნული ტექნიკური მითითება ძალაშია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 18</p>

	<p>თებერვლის # 1-1/251 ბრძანებით. აღნიშნულ ტექნიკურ მითითებაში მოცემული წყლის მაქსიმალური ხარჯების საანგარიშო მეთოდი, დამუშავებულია გასული საუკუნის 80-იან წლებში, კარგად არის აპრობირებული და ფართოდ გამოიყენება საქართველოს და აზერბაიჯანის რესპუბლიკების ტერიტორიებზე. ამავე დროს, აღნიშნული მეთოდით გაანგარიშებულ მაქსიმალურ ხარჯებზე დაყრდნობით მოწყობილია კალაპოტების სტაბილიზაციის პროექტები ბაქო-სუფსის და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენების გადაკვეთებზე. აღნიშნულ მეთოდს მაღალი შეფასება აქვს მიღებული BP-ს და დიდი ბრიტანეთის უილინგფორდის ინსტიტუტის სპეციალისტების მხრიდან.</p>
<p>※ ქვეთავში „9.7. ბუნებრივი საფრთხეები“ აღნიშნულია, რომ „საქართველოს მაკრო-სეისმური დარაიონების სქემის მიხედვით საკვლევი ტერიტორია განლაგებულია 8 ბალიანი ინტენსივობის მიწისძვრების გავრცელების ზონაში“. ეს მეთოდიკა/მონაცემები ძალზე მოძველებულია, ე.წ. „ბალებით“ დიდი ხანია აღარ აფასებენ სეისმოლოგები სეისმურ საფრთხეებს.</p>	<p>საქართველოში მშენებლობისთვის სეისმური საშიშროების განსაზღვრა ხდება 2010 წლის 1 იანვრიდან ამოქმედებული ნორმატიული დოკუმენტის „სეისმომდეგი მშენებლობა“ (პნ 01.01-09)-ის მიხედვით. აბასთუმანში სეისმურობა არის 8 ბალი, ხოლო სეისმურობის უგანზომილებო კოეფიციენტი <math>A=0.12</math></p>
<p>※ 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</p>	<p>სკოპინგის ანგარიშში წერია, რომ „კვლევების პროცესში ჩართული იქნება სხვადასხვა მიმართულების სპეციალისტები, მათ შორის ეკოლოგი, გეოლოგი, ჰიდროლოგი, ბოტანიკოსი, ზოოლოგი, იქთიოლოგი, სოციოლოგი და სხვ.“ რაც გულისხმობს იმასაც, რომ ბიომრავალფეროვნების კვლევა სკოპინგის წარდგენის შემდეგაც იგეგმებოდა. ტერიტორიის სენსიტიურობის გათვალისწინებით საველე კვლევები დაიგეგმა და ჩატარდა ოთხივე სეზონზე. შეფასების შესრულებაზე ხელშეკრულება გაფორმდა 2019 წლის თებერვალში. როგორც გზშ-ს ანგარიშში და</p>



<p>მაძიებელმა. აბასთუმნის შემოსავლელი გზის პროექტის იდეა მხოლოდ 2019 წლის შემოდგომაზე გააჟღერა ბიძინა ივანიშვილმა, შესაბამისად, გაუგებარია რა მიზეზით უნდა ეწარმოებინა კომპანია „გამას“ მანამდე სავლე კვლევები. ეჭვებს აძლიერებს, რომ ფრინველების ქვეთავში აღნიშნულია - „სავლე კვლევები (ფრინველებზე დაკვირვება) ჩატარდა ოთხივე სეზონზე“.</p>	<p>კომენტარშია მითითებული, საპროექტო ტერიტორიის ბიომრავალფეროვნების დასახასიათებლად ჩატარდა სავლე დაკვირვებების სერია (ფლორა და ფაუნა - 2019 წლის გაზაფხულზე (მარტი), ზაფხულში (ივნისი), შემოდგომაზე (ნოემბერი); ფაუნა - 2020 წლის ზამთრის პერიოდში (იანვარი). რა იწვევს ეჭვს სრულიად გაუგებარია.</p> <p>ჩვეულებრივ, გარემოზე ზემოქმედების შესაფასებლად აუცილებელი კვლევები ტარდება სენსიტიურობის და შეფასების საჭიროებიდან გამომდინარე და არა მხოლოდ სკოპინგის დასკვნის მოთხოვნის გამო.</p>
<p>✳ მცენარეული საფარისა და ჰაბიტატების დასახასიათებლად გამოყენებულია მოძველებული ლიტერატურა - Akhalkatsi, Tarkhnishvili, 2012) - ის შედგენილია ე.წ. CORINE -ის კლასიფიკაციის მიხედვით, რომელიც 2014 წლიდან ჩაანაცვლა EUNIS კლასიფიკაციამ. გზმ-ის ანგარიშის ტექსტში მოხსენიებულია, როგორც „საქართველოს ჰაბიტატის კოდები“. ეს არის კომპანია „გამას“ ტრადიციული უზუსტობა, რომელიც გადადის ერთი გზმ-ის ანგარიშიდან მეორეში.</p>	<p>ანგარიშში მოცემულია ჰაბიტატის კოდები ორივე კლასიფიკაციის მიხედვით.</p> <p>შენიშვნა: ზოგიერთ შემთხვევაში EUNIS-ის კოდები ზუსტად ვერ ასახავს არსებულ მდგომარეობას, ამიტომ ორივე კლასიფიკაციის გამოყენება მიზანშეწონილი და უფრო ინფორმატიულია.</p>
<p>✳ მსხვილ ძუძუმწოვრებზე კვლევა ფაქტიურად არ არის ჩატარებული. გზმ-ის ანგარიში ეყრდნობა 2016 წელს NACRES-ის მიერ მომზადებულ ანგარიშს, რომლის კვლევითი მიზნები განსხვავებულია გზმ-გან.</p>	<p>გარემოზე ზემოქმედების შეფასების მეთოდოლოგია სხვა ქმედებებთან ერთად, გულისხმობს არსებული ინფორმაციის მოძიებას და ანალიზს. რაც შეესაბამება საქართველოს და საერთაშორისო რეგულაციებს /სტანდარტებს და საუკეთესო პრაქტიკას.</p> <p>გზმ-ს მომზადებისას გამოყენებული იყო NACRES მიერ მომზადებული <u>ორი ანგარიში</u>. ჩატარებული კვლევის მიზნების მიუხედავად ამ ანგარიშში მოცემულია მნიშვნელოვანი ინფორმაცია, რომელიც, ისევე როგორც ამ კვლევების (NACRES-ის) ავტორების კომპეტენცია, იმედია შენიშვნის ავტორების ეჭვს არ იწვევს.</p> <p>ამ ანგარიშების გარდა გამოყენებული იყო სხვა წყაროებიც</p>

	<p>და ოთხ სეზონზე ტერიტორიაზე ჩატარებული სავლე ექსპედიციების მონაცემები. რის საფუძველზეც მომზადდა სკოპინგის და გზმ-ს ანგარიშები.</p>
<p>✱ 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.</p> <p>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), შემფოთება.“</p> <p>„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“.</p> <p>ამავე კანონის მე-12 მუხლის 1-ლი პუნქტის მიხედვით, „აკრძალულია ყოველგვარი ქმედება, რომელსაც შეიძლება მოჰყვეს გადაშენების საფრთხის წინაშე მყოფ ველურ მცენარეთა მოსპობა, მათი</p>	

<p>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“.</p> <p>მე-12 მუხლის 2<sup>1</sup> 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, გზშ 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.</p> <p>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, <b>გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო მოკლებულია შესაძლებლობას მიიღოს დადებითი გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება</b>, 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“.</p>	
<p>✳ დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის (ეროვნული პარკი) პირველი პუნქტის მიხედვით, „ეროვნული პარკი იქმნება ეროვნული და საერთაშორისო</p>	

მნიშვნელობის, შედარებით დიდი და ბუნებრივი მშენიერებით 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 თიბვა, მოვება, საშეშე 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

<p><b>საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს“.</b></p> <p>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“ 27<sup>1</sup> 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 27<sup>3</sup>).</p> <p>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“.</p>	
<p>✳ საპროექტო გზა გაივლის ზურმუხტის ქსელის - „Borjomi-Kharagauli GE0000010“ საიტზე და „Borjomi-Kharagauli 2 GE0000056“ საიტის უშუალო სიახლოვეს. ამის გამო, გზმ-ის ანგარიშის მესამე დანართში წარმოდგენილია ჰაბიტატების დირექტივით</p>	<p>ზურმუხტის ქსელის საიტები იქმნება კონკრეტული ჰაბიტატების/სახეობების კონსერვაციის მიზნით. ყოველი საიტისთვის არსებობს სტანდარტული ფორმა, რომელშიც აღნიშნულია საიტის საზღვრებში დასაცავი ჰაბიტატები</p>

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 გზდება 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 აწევსას 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 გზის 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 ვხვდებით“.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სრულიად მცდარია გზის ანგარიშში მოცემული მტკიცება, თითქოს საქმიანობის განხორციელების შემთხვევაში ზურმუხტის საიტზე ზემოქმედებას

და სახეობები. საიტის საკონსერვაციო მიზნები დაკავშირებულია იმ ჰაბიტატებთან და სახეობებთან რომლისათვისაც მოხდა ამ კონკრეტული საიტის დესიგნაცია.

შესაბამისობის შეფასება ოთხ საფეხურს მოიცავს, თუმცა ყველა საფეხურის გავლა აუცილებელი არ არის. შესაბამისი ინფორმაცია მოცემულია ზზშ-ს ანგარიშში.

ზზშ-ს ანგარიშში მოცემულია ინფორმაცია ბორჯომ-ხარაგაულის საიტის საზღვრებში სტანდარტული ფორმაში მითითებული ბერნის კონვენციის მუდმივმოქმედი კომიტეტის რეზოლუცია #4-ით დაცული ჰაბიტატებზე და რეზოლუცია #6-ით განსაზღვრული სახეობებზე ზემოქმედება.

საპროექტო დერეფანში მოხვედრილი ჰაბიტატების G1.21 და G3.1H ნაწილი ამ ჰაბიტატების მხოლოდ მცირე ნაწილს წარმოადგენს. სამუშაოების წარმოებისას ჰაბიტატების განადგურება არ მოხდება. პროექტი ზემოქმედებას იქონიებს მხოლოდ ამ ჰაბიტატების ნაწილზე, და გამოიწვევს ფრაგმენტაციას. ზემოქმედება თავისი შედეგებიდან გამომდინარე მნიშვნელოვანი არ იქნება. ასევე არ გამოვლენილა სახეობებზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედების შესაძლებლობა. ამიტომ შესაბამისობის შეფასება მხოლოდ პირველი საფეხურით შემოიფარგლა. მეორე და შემდგომ საფეხურებზე, მითუმეტეს IROPI-ს საფეხურზე გადასვლის საჭიროება არ დამდგარა. (სკრინინგის ეტაპზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება არ გამოვლენილა).

<p>ადგილი არ ექნება.</p> <p>ანგარიში ვერ ასაბუთებს, რომ საქმიანობის განხორციელება წარმოადგენს უპირატესი საჯარო ინტერესით გამოწვეული აუცილებლობას (Imperative reasons of overriding public interest - IROPI).</p>	
<p><b>✳ საზოგადოების ინფორმირება და გადაწყვეტილების მიღების პროცესში მონაწილეობა</b></p> <p>✳ <u>განცხადება</u> 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.</p> <p>2020 წლის 13 აპრილს სამინისტროს ვებ-გვერდზე გამოქვეყნდა ახალი <u>განცხადება</u>, რომელშიც აღნიშნული იყო, რომ „მიმდინარე წლის 10 აპრილს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა "აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის“ გზშ-ის ანგარიშის პირველ ტომში ტექნიკური ხარვეზის გამოსწორების მიზნით წარმოადგინა გზშ-ის ანგარიშის პირველი ტომის კორექტირებული ვერსია“. განცხადებაზე თანდართული იყო საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წერილი და გზშ 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</p>	

<p>ექსპერტიზისთვის შექმნილი კომისიისაც, 2 კვირიანი განხილვის შემდეგ, იძულებული იყო თავიდან განეხილა დოკუმენტი - ანუ, პროცესი თავიდან დაიწყო.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<p>❖ 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</p>	



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 პრეზენტაცია.  
გაუგებარია, რაში მდგომარეობს დოკუმენტის დანიშნულება და  
დამატებითი ღირებულება.