

ინფორმაცია

ადიგენის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე შემოსული შენიშვნებისა და წინადადებების შესახებ

№	შენიშვნების და წინადადებების ავტორი და შინაარსი	პასუხი
1	<p>სახეობათა კონსერვაციის სამეცნიერო კვლევითი ცენტრი „ნაკრესი“</p> <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 ექსპლუატაცია ბერნის კონვენციით დაცულ ჰაბიტატებზე, დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების შემთხვევაში ნეგატიურ ზემოქმედებას ადგილი არ ექნება. იმავდროულად, გამა კონსალტინგის მიერ წარმოდგენილ ანგარიშში მითითებულია (გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, ტომი 3, გვ.135), რომ მშენებლობის ზონაში გავრცელებულია ჰაბიტატები: G1.21 მდინარისპირა Alnus -ის ტყე. G3.1H აღმოსავლური ნაძვის Picea orientalis ტყეები.</p> <p>აღსანიშნავია, რომ ეს ორი ჰაბიტატი დაცულია ბერნის კონვენციის მუდმივმოქმედი კომიტეტის #4 რეზოლუციით 9 გაქრობის საფრთხის წინაშე მყოფი ბუნებრივი ჰაბიტატის ჩამონათვალი, რომელთაც სპეციფიკური საკონსარვაციო</p>	<p>როგორც გზმ-ს ანგარიშში 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. ანგარიშში შეფასდა დაგეგმილი პროექტის გავლენა აღნიშნულ ჰაბიტატებზე.</p> <p>ჰაბიტატებზე G1.21 მდინარისპირა Alnus -ის ტყე; G3.1H აღმოსავლური ნაძვის Picea orientalis ტყეები - ზემოქმედების შეფასება მოცემულია გზმ-ს ანგარიშში, რომლის თანახმად, საპროექტო დერეფნის ჰაბიტატების განადგურება მოსალოდნელი არ არის. ამავედროულად, აღსანიშნავია, რომ მიუხედავად იმისა, რომ ზემოქმედებას დაქვემდებარებული შემდეგი ჰაბიტატები: G1.21 მდინარისპირა Alnus-ის ტყე, რომელიც მხოლოდ წყლის დონის აწევისას სველდება და G3.1H - აღმოსავლური ნაძვის (Picea orientalis) ტყეები არ არის მოცემული ზურმუხტის ტერიტორიის სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში, დამატებითი საკომპენსაციო ღონისძიებების განხორციელების მიზნით, სამინისტრომ პირობების სახით განუსაზღვრა საქმიანობის განმახორციელებელს, შეარჩიოს და სამინისტროში წარმოადგინოს ახალი, ადეკვატური ტერიტორიის შესახებ ინფორმაცია ზურმუხტის ქსელში ჩასართავად.</p>

	<p>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 ბორჯომხარაგაულის (GE0000010) სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში მითითებულ 11 ჰაბიტატზე. სამწუხაროდ გზმ-ს დოკუმენტი არ შეიცავს არანაირ ინფორმაციას იმ პოტენციური საფრთხეების შესახებ, რომელსაც ადგილი ექნება მშენებლობის და ექსპლოატაციის ეტაპზე ნახსენებ ორ ჰაბიტატთან მიმართებაში (G1.21 მდინარისპირა Alnus -ის ტყე; G3.1H აღმოსავლური ნაძვის Picea orientalis ტყეები.)</p>	<p>ინფორმაცია ასევე უნდა მოიცავდეს ტერიტორიის დეტალურ აღწერას, უნდა აკმაყოფილებდეს ყველა მოთხოვნას ზურმუხტის ქსელში ჩასართავად და შევსებული უნდა იყოს სტანდარტული მონაცემთა ფორმა.</p>
<p>2</p>	<p>სახეობათა კონსერვაციის სამეცნიერო კვლევითი ცენტრი „ნაკრესი“</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 (Pinus sylvertis) პონტურ-კავკასიური ტყეები) უბნები, რაც ასევე საჭიროებს ბერნის კონვენციით დაცულ ჰაბიტატებზე პოტენციური საფრთხეების შეფასებას.</p>	<p>როგორც საქმიანობის განმახორციელებლის მიერ წარმოდგენილ დოკუმენტაციაშია განმარტებული, ჰაბიტატის - G3.4 (ევროპული ფიჭვის (Pinus sylvertis) პონტურ-კავკასიური ტყეები) უბნები საპროექტო დერეფანში არ ხვდება. <u>შესაბამისად, მასზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.</u></p>
<p>3</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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</p>	<p>გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში აკმაყოფილებს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მოთხოვნებს და მოიცავს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მესამე ნაწილით დადგენილ და მე-10 მუხლის მეოთხე ნაწილით განსაზღვრულ დოკუმენტაციას/ინფორმაციას. გზმ-ის ანგარიში და თანდართული დოკუმენტაცია წარმოდგენილია 2020 წლის 6 მარტის #17 სკოპინგის დასკვნის მოთხოვნების შესაბამისად, მოიცავს განსაზღვრულ და ჩატარებულ კვლევების შედეგებს, მოპოვებულ და შესწავლილ ინფორმაციას, გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესწავლილ</p>

	<p>სოფლის მეურნეობის მინისტრის 2020 წლის 6 მარტის #2-208 ბრძანებით დამტკიცებული დასკვნის სავალდებულო პირობებს.</p>	<p>ზემოქმედებებს, შესაბამისი შემცირების/შერბილების ღონისძიებებს და სხვა.</p>
<p>4</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <p>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 ინფრასტრუქტურას, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში განიხილება პირადი შემაღენლობის 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 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>როგორც ცნობილია აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობა დაგეგმილია შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-14) ქუთაისის საღორია)-ბაღდათი-აბასთუმანი-ბენარას საავტომობილო გზის კმ82-კმ95 მონაკვეთის ფარგლებში, რომელიც აკავშირებს ქვეყნის სამხრეთ რეგიონს დასავლეთ საქართველოს ძირითად ნაწილთან და წარმოადგენს მნიშვნელოვან ეკონომიკურ და ტურისტულ მაგისტრალს წლის ყველა დროისათვის. არსებული გზა გადის დაბა აბასთუმნის ტერიტორიაზე (მესხეთის ქედის სამხრეთ კალთაზე, მდინარე ოცხეს ხეობაში), რომელიც იმერეთისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონების ერთადერთი პირდაპირი დამაკავშირებელი გზაა და სოციალური და სტრატეგიული მნიშვნელობა გააჩნია.</p> <p>გაურკვეველია ააიპ „მწვანე ალტერნატივას“ მოსაზრება იმის თაობაზე, რომ აღნიშნული გზა ვერ იქნება სტრატეგიული სამხედრო მნიშვნელობის, როდესაც მისი მნიშვნელობის შესახებ ინფორმაცია დასტურდება თავდაცვის სამინისტროს მიერ.</p> <p>კერძოდ, ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის დამაკავშირებელი საავტომობილო გზა სამხედრო თვალსაზრისით წარმოადგენს ერთერთ ალტერნატიულ საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურას, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში განიხილება პირადი შემაღენლობის გადაყვანისა და სამხედრო ტვირთების გადაზიდვისათვის. შესაბამისად, რეგიონში გზის არსებობას, წლის თორმეტი თვის განმავლობაში, ქვეყნის თავდაცვის ინტერესებიდან გამომდინარე აქვს სტრატეგიული მნიშვნელობა, რაც დასტურდება, როგორც უკვე აღინიშნა, თავდაცვის სამინისტროს წერილით.</p> <p>წარმოდგენილი დოკუმენტაციით დგინდება, რომ სამცხე-ჯავახეთის რეგიონს გააჩნია სტრატეგიული გეოპოლიტიკური მდებარეობა, რაც ხელსაყრელ პირობებს ქმნის მეზობელ ქვეყნებთან სავაჭრო-</p>

<p>გამომდინარე საჭიროება თუ დადგება, მწელი სავარაუდოა, რომ კურორტ აბასთუმნის ჰაერის დაბინძურებაზე შემფოთების 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, 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</p>	<p>ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობების განვითარებისთვის, ასევე გამოირჩევა სხვადასხვა ტიპისა და დანიშნულების კურორტების სიმრავლით, შესაბამისად, სახელმწიფომ გადაწყვიტა ქმედითი ნაბიჯების გადადგმა და მიღებულ იქნა 2014-2021 წლებისთვის სამცხე-ჯავახეთის რეგიონული განვითარების სტრატეგია. სტრატეგიის მომზადებისას ჩატარებულმა ტერიტორიულმა და ეკონომიკურმა ანალიზმა, რეგიონის ეკონომიკური განვითარებისთვის ტურიზმის პრიორიტეტულობა დაადასტურა.</p> <p>გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, 2014 წელს შემუშავდა სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ტურისტული განვითარების (2015-2020 წლები) სტრატეგია, სადაც მნიშვნელოვანი ადგილი აბასთუმნის კურორტის განვითარებას უკავია. 2018 წელს შემუშავდა აბასთუმნის განვითარების გენერალური გეგმა, რომელიც სხვა ქმედებებთან ერთად ითვალისწინებს საკურორტო სივრცის შემოვლითი საავტომობილო გზის მშენებლობას ახალციხე-ბაღდათი-ქუთაისის მარშრუტზე და კურორტის დაცვას სატრანზიტო მოძრაობისაგან. აღნიშნულის გათვალისწინებით და აღმოსავლეთ-ჩრდილოეთის დამაკავშირებელი სტრატეგიული მნიშვნელობის გზის შესანარჩუნებლად, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ შემუშავდა დაბა აბასთუმნის შემოსავლელი გზის პროექტი.</p> <p>როგორც გზშ-ის ანგარიშშია აღნიშნული, აბასთუმნის შემოსავლელი გზის მშენებლობით უზრუნველყოფილი იქნება კურორტზე გამავალი გამჭოლი სატრანსპორტო მოძრაობის არიდება, რაც შეამცირებს ლოკალურ დონეზე ჰაერის ხარისხზე სატრანსპორტო მოძრაობით გამოწვეულ ზემოქმედებას. აღნიშნული, სხვა დაგეგმილ პროექტებთან ერთად, ხელს შეუწყობს აბასთუმნის, როგორც კურორტის როლის გაზრდას.</p> <p>ბაღდათი-აბასთუმნის დამაკავშირებელი გზა წარმოადგენს იმერეთისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონების ერთადერთ, პირდაპირ დამაკავშირებელ გზას, რომელსაც სოციალური და სტრატეგიული მნიშვნელობა გააჩნია. გზა ამცირებს გადაადგილების დროს და მანძილს საქართველოს ცენტრალური ნაწილიდან თურქეთის ერთერთ</p>
---	---

		<p>საზღვრამდე და დაზოგავს დროს ქუთაისის აეროპორტიდან სამცხე-ჯავახეთის რეგიონამდე (აბასთუმნამდე) მისასვლელად, რაც თავისთავად ხელს უწყობს რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური და ტურისტული პოტენციალის განვითარებას. გარდა ამ სტრატეგიული სატრანსპორტო და სოციალური მნიშვნელობისა, 2008 წლის აგვისტოს ომის დროს, თბილისი-სენაკი-ლესელიძის ავტომაგისტრალზე შეწყვეტილი მოძრაობის გამო, აღნიშნული გზა ინტენსიურად იქნა გამოყენებული აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს დასაკავშირებლად. აღნიშნულიდან გამომდინარე, რეგიონებს შორის ამ დამაკავშირებელი სტრატეგიული მნიშვნელობის კორიდორის შენარჩუნება სახელმწიფოებრივი თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია. ასევე, კურორტ აბასთუმნის გენ-გეგმის რეკომენდაციების და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის სტრატეგიული განვითარების ხელშეწყობისთვის, მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება აბასთუმნის შემოსავლელი გზის პროექტის დამუშავების შესახებ.</p>
<p>5</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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>აღნიშნული ინფორმაცია და შესაბამისი დოკუმენტები, მიუხედავად მათი სტატუსისა, გზშ-ის ანგარიშში მითითებულია ტურიზმის და კურორტების განვითარების მიზანშეწონილობის და პერსპექტიულობის საილუსტრაციოდ. როგორც დოკუმენტაციაშია აღნიშნული მნიშვნელოვანია სამცხე-ჯავახეთის, როგორც ბიომრავალფეროვნებით, ისტორიით, კულტურული მემკვიდრეობით გამორჩეული რეგიონის სტატუსი და მისი მნიშვნელოვანი ტურისტული პოტენციალი (ეკოტურიზმის, კულინარიული ტურიზმის, კულტურული ტურიზმის და სხვა), ისევე, როგორც აბასთუმნის და სხვა კურორტების განვითარების პერსპექტივები. აქ მოიაზრება სამეცნიერო, საგანმანათლებლო, საოჯახო და გამაჯანსაღებელი დატვირთვა. ისტორიულად აბასთუმანს ეს ფუნქცია ჰქონდა. თუ რეგიონის ეკონომიკურ მაჩვენებლებს, რეგიონიდან მიგრაციის სტატისტიკას, და სხვა, რეგიონის სტრატეგიულობით 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. აბასთუმნის</p>

		<p>განვითარების გეგმის მომზადების პროცესში კომპანია „კოლიერს ინტერნეიშენალის“ მიერ (კანადაში დაფუძნებული გლობალური კომპანიის საქართველოს ოფისი) ამ თვალსაზრისით გაკეთდა შესაძლებლობების და პერსპექტივების დეტალური შეფასება, რომელიც თან ერთვის გზშ-ს ანგარიშს.</p>
<p>6</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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 დეპარტამენტმა სამინისტროს გზშ 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“ და „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ თანახმად, უნდა ჩატარებულიყო დოკუმენტის სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასება. ამდენად, ადიგენის მუნიციპალიტეტის ზემოხსენებული დადგენილება ბათილად უნდა იქნას ცნობილი, რისთვისაც</p>	<p>აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით, მუნიციპალიტეტის მიერ წარმოდგენილ იქნა წერილი, რომლიც მიხედვით, მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტის ფარგლებში საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდის დაკვეთით, 2015 წელს, შპს - დისტანციური ზონდირებისა და გეოინფორმაციული სისტემების საკონსულტაციო ცენტრი გეოგრაფიკის მიერ შემუშავდა დაბა აბასთუმნის განვითარების სტრატეგია. აღნიშნული სტრატეგიით განისაზღვრა დაბა აბასთუმნის განვითარების ხედვა მრავალმხრივი ასპექტით. მის ფარგლებში შემუშავდა ისტორიულკულტურული საყრდენი გეგმა, მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის და განაშენიანების რეგულირების გეგმა. ფაქტობრივად, ამ დოკუმენტმა განსაზღვრა ძირითადი მიმართულებები და ხედვები, თუ როგორი უნდა ყოფილიყო დაბა აბასთუმანი. რადგანაც სტრატეგიის ფარგლებში ვერ მოხდებოდა დაბა აბასთუმნის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაციის დამტკიცება, გადაწყდა, რომ მის საფუძველზე მომხდარიყო კანონმდებლობით დადგენილ ფორმატში ხსენებული დოკუმენტაციის მომზადება. შესაბამისად, ეს სტრატეგია, მის ფარგლებში ჩატარებული კვლევები, ისტორიულ-კულტურული კვლევა, მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა და განაშენიანების რეგულირების გეგმა იყო საფუძველი ახალი დოკუმენტების მომზადების. ეს ხაზგასმით აისახა ტექნიკურ დავალებშიც - “საპროექტო სამუშაოების პროცესი უნდა მოიცავდეს არსებული საყრდენი მონაცემების განახლებას (საჭიროების შემთხვევაში), ინტეგრირებას, დასახლების განვითარების სტრატეგიულ ხედვასთან მიმართებაში არსებული კვლევებისა და გეგმების რევიზირება-ადაპტირებას, სივრცითი ხედვისა და მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის (გეოგრაფიკი 2015 წ.) შესაბამის განახლებას თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისად” (იხ. დაბა აბასთუმნის მიწათსარგებლობის გენერალური</p>

<p>გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრომ შესაბამისი სამართლებრივი რეაგირება უნდა მოახდინოს.</p>	<p>გეგმისა და განაშენიანების რეგულირების გეგმის შედგენის მომსახურების სახელმწიფო შესყიდვა. დანართი -1-ტექნიკური დავალება). მიზანი იყო უკვე არსებული დოკუმენტაციის მაქსიმალურად გამოყენება, რათა არ მომხდარიყო თავიდან იმავე სამუშაოების ჩატარება და ფინანსების განმეორებით ხაჯვა. ახალი დოკუმენტის შემუშავების ფარგლებში ფაქტიურად გადამოწმდა ძველი და დაზუსტდა გარკვეული საკითხები. გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსი ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტის შემუშავების შეძლებისდაგვარად ადრეულ ეტაპზე ითვალისწინებს სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასების (სგშ) შესაბამისი პროცედურების დაწყებას, კერძოდ, კოდექსის მიხედვით, დამგეგმავი ორგანო ვალდებულია სამინისტროსა და საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს წარუდგინოს სტრატეგიული დოკუმენტის კონცეფცია ან პროექტი მისი შემუშავების შეძლებისდაგვარად ადრეულ ეტაპზე, რათა სგშ-ს განხორციელებამ შეასრულოს მისი რეალური ფუნქცია, თუმცა გასათვალისწინებელია, რომ ვინაიდან, ამ შემთხვევაში უკვე 2015 წელს არსებობდა დაბა აბასთუმნის სტრატეგია და განსაზღვრული იყო დაბის განვითარების ძირითადი მიმართულებები, ჩაითვალა რომ ზემოაღნიშნული დოკუმენტი სგშ-ს ჩატარების მოთხოვნას არ საჭიროებდა. ამასთან, ქალაქთმშენებლობითი გეგმებით გათვალისწინებული გეგმარებითი ცვლილებები არ ახდენს გარემოზე ან/და ადამიანის ჯანმრთელობაზე მნიშვნელოვან, უარყოფით ზემოქმედებას. ქალაქთმშენებლობითი გეგმების კონცეფცია ფაქტიურად იმეორებს და გარკვეულად აზუსტებს დაბა აბასთუმნის 2015 წლის სტრატეგიის განვითარების ძირითად პრინციპებს და ხედვებს.</p>
--	--

<p>7</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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>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</p>	<p>გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილ აღნიშნულ გათვლებთან დაკავშირებული მოსაზრება საფუძვლიან დასაბუთებას მოითხოვს. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად ინფორმაცია ემყარება კომპანია „კოლიერს ინტერნეიშენალის“ მიერ (1967 წლიდან მოქმედი, კანადაში დაფუძნებული გლობალური კომპანიის საქართველოს ოფისი) ჩატარებულ ანალიზს. რაც შეეხება სამუშაო ადგილების შექმნა და მოსახლეობის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესება, მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენს. სამუშაო ადგილების შექმნა და დასაქმება მოსახლეობის დაბრუნებას და მის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებისთვის მნიშვნელოვანია. <u>შესაბამისად კურორტის განვითარების ხელშეწყობა და მისი მწვანე დასახლებად გადაქცევით მიღებული შედეგი, თუნდაც მოსახლეობის სოციალური და ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესების თვალსაზრისით ეჭვს არ უნდა იწვევდეს. გარემოზე ზემოქმედების შეფასება ადამიანის ჯანრთელობაზე ზემოქმედების შეფასებასაც გულისხმობს. გზის მშენებლობის მიზანი კურორტის განვითარების პერსპექტივიდან გამომდინარე, და იმის გათვალისწინებით, რომ არსებულ გზას სამხედრო თვალსაზრისით, ქვეყნის თავდაცვის ინტერესებიდან გამომდინარე აქვს სტრატეგიული მნიშვნელობა, სამცხე ჯავახეთის რეგიონსა და იმერეთს შორის უმოკლესი სტრატეგიული მიმართულების შენარჩუნებაა, და ეს არ გულისხმობს ტურისტების აბასთუმანში მისვლის უზრუნველყოფას. ამასთან აღსანიშნავია, რომ სამცხე ჯავახეთში მრავლად არის სხვა ღირსშესანიშნაობები, რომლებიც შიდა და გარე ტურისტებისთვის მიმზიდველია.</u></p> <p>რაც შეეხება გზმ-ს ანგარიშში წარმოდგენილ ინფორმაციას, რომ „2008 წლის აგვისტოს ომის დროს, აღნიშნული გზა ინტენსიურად იქნა გამოყენებული აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს შორის მოძრაობის დამაკავშირებლად“, აღნიშნული ეხება გზის მიმართულებას და არა საპროექტო გზას, რომელიც ბუნებაში არ არსებობს.</p>
<p>8</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p>	<p>გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია შემუშავებული ალტერნატივების შესახებ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ბალდათი-ხაშური-აბასთუმნის მარშრუტი; • ნულოვანი ალტერნატივა;

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. 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“. პირველ რიგში უნდა გავიმეოროთ, შემდეგი: · აბასთუმნის განვითარების გეგმა გზშ ანგარიშის წარმოდგენის დროს არ არსებობდა; · დოკუმენტი დაამტკიცა ადიგენის მუნიციპალიტეტის საკრებულომ, მაგრამ საქართველოს კანონმდებლობის დარღვევით, შესაბამისად არ შეიძლება მისი განხილვა, როგორც „გადაწყვეტილების“; · 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, გზშ-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 გზშ ანგარიშის

- ალტერნატივების ექვსი ახალი მიმართულება.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ალტერნატივების შეფასება ამასთან დამატებით წარმოდგენილ ინფორმაციაში დეტალურადაა განხილული ბაღდათი-ხაშური-აბასთუმნის მარშრუტის და ბაღდათი-აბასთუმნის არსებული გზების შედარება. ნულოვან ალტერნატივასთან დაკავშირებით ინფორმაცია განხილულია დამატებითი ინფორმაცია/დოკუმენტაციაში. გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტის საჭიროების დასაბუთება; ალტერნატივები შედარებულია ტექნიკური თვალსაზრისით, რაც დაკავშირებულია გარემოზე და მათი პოტენციური ზემოქმედების ხარისხზე; გარდა ამისა, გზშ-ს ანგარიშში ყოველი რეცეფტორის და ზემოქმედების აღწერის ნაწილში მოცემულია სამი, განხილვისთვის შერჩეული ალტერნატივების შედარება გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით; ანგარიშში დეტალურად არის შეფასებული და დასაბუთებული ტექნიკური, ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით უპირატესად მიჩნეული ალტერნატიული ვარიანტი. (იხ. სამინისტროში წარდგენილი დოკუმენტაცია და გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება).

(პროცესის) სრულიად აუცილებელი კომპონენტი, რომლის გარეშე შეუძლებელია საქმიანობის საჭიროების დასაბუთება. ეს საკითხი ამავე მიზეზით გათვალისწინებულია საქართველოს კანონმდებლობაში. წარმოდგენილი გზშ ანგარიში უგულვებელყოფს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების კარგ პრაქტიკას და არღვევს საქართველოს კანონმდებლობას. შესაბამისად, თუნდაც მხოლოდ ამ ერთი მიზეზით, წარმოდგენილ გზშ 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). გზშ 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 (არქმედების) ალტერნატივას და ასე დადგინდეს რეალური ზემოქმედება გარემოზე. გზშ 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 გზშ ანგარიშთან - ეს გაუგებარია) მიხედვით აღწერილი განსახორციელებელი სამუშაოები. გზშ-ის ანგარიშში არ არის შესრულებული სამინისტროს მიერ გაცემული სკოპინგის დასკვნით განსაზღვრული პირობები ალტერნატივებთან დაკავშირებით. კერძოდ, დასკვნაში ნათქვამია, რომ გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს „პროექტის

	<p>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“.</p>	
<p>9</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <p>გზმ-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>	<p>გამჭოლი გზის კურორტის ტერიტორიიდან გატანის საკითხი კულტურულ, ეკონომიკურ და სოციალური სარგებლის ჭრილში განხილულია „კოლიერს ინტერნეიშენალ“-ის მიერ ჩატარებული კვლევის ანგარიშში, რომელიც დანართის სახით ერთვის გზმ-ს ანგარიშს. მოცემულია საავტომობილო გზის ეკონომიკური შეფასება. გზმ-ის ანგარიშში ასევე მოცემულია პროექტის მიზანშეწონილობის განმარტება. ჩატარებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების ხარისხობრივი და რაოდენობრივი (მცენარეულ საფარზე ზემოქმედება) შეფასება.</p>
<p>10</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <p>პირველ „ლოტთან“ დაკავშირებით გაუგებარი წინადადება წერია, რაც იმის შედეგია, რომ კომპანია „გამა“, როგორც წესი გზმ 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>აღნიშნული ხარვეზი არის ტექნიკური ხასიათის რასაც გავლენა არ შეიძლება ჰქონდეს გადაწყვეტილების გაცემაზე.</p>

<p>11</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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 სანგრევი გამოყენებული იქნება გლუვი აფეთქების მეთოდი, რომელიც ითვალისწინებს ≤ 89მმ 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“. 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.</p>	<p>ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სსიპ დაცული ტერიტორიების სააგენტოდან წარმოდგენილი იქნა პოზიცია, რომ შესასრულებელ პირობად განისაზღვროს შემდეგი: „ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე მიმდინარე გეგმარებით გზის მშენებლობის დროს არ მოხდეს ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოები“. ბურღვა-აფეთქებითი სამუშაოები იკრძალება დაცულ ტერიტორიებზე და ეწინააღმდეგება „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონს. შესაბამისად საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების პირობად განესაზღვრა, რომ დაცულ ტერიტორიაზე საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად. და არ დაუშვას საავტომობილო გზის და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობისას ისეთი სამუშაოების წარმოება, რომელიც ეწინააღმდეგება „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონს; დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონი არ კრძალავს კონკრეტულ საქმიანობას, არამედ აღნიშნული კანონი კონკრეტული ქმედების აკრძალვაზე აკეთებს აქცენტს შესაბამისად სამინისტრომ პირობის სახით დაარეგულირა მითითებული საკითხი და საქმიანობის განმახორციელებელს მკაფიოდ განუსაზღვრა რომ „არ დაუშვას საავტომობილო გზის და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობისას ისეთი სამუშაოების წარმოება, რომელიც ეწინააღმდეგება „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონს“</p>
-----------	---	---

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 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 სახელმწიფო რესურსის გაუმართლებელი ხარჯვაა, ვინაიდან „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ კანონთან საქმიანობის შეუთავსებლობის გამო, სამინისტრო მოკლებულია შესაძლებლობას, გასცეს დადებითი დასკვნა.

<p>12</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <p>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 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 გზმის ანგარიშში.</p>	<p>გზმ-ის ანგარიშში განხილულია წინასამშენებლო მობილიზაციისა და მშენებლობის ეტაპი, რომლის შესრულებაც დაგეგმილია შემდეგი თანმიმდევრობით: მიწის სამუშაოები, ვაკისის მოწყობა და გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით; ხელოვნური ნაგებობების, მილების და რკინაბეტონის საყრდენი და სარეგულაციო კედლების მოწყობა, გვირაბის გაყვანა, გვირაბის მოპირკეთების და ჰიდროიზოლაციის სამუშაოები, სახიდე გადასასვლელის, გადასასვლელი ფილების და ლითონის თვალამრიდის მოწყობა, საგზაო სამოსის მოწყობა, საგზაო ნიშნების მოწყობა და გზის მონიშვნა, ლანდშაფტთან ჰარმონიზაცია - დროებით დარღვეული ტერიტორიების რეკულტივაცია. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ბანაკის და დამხმარე ტერიტორიების შერჩევისას გათვალისწინებული იქნება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში განსაზღვრული რეკომენდაციები და შეზღუდვები. მათ შორის: ბანაკის მოწყობა სამშენებლო უბნების სიახლოვეს, ადვილად მისადგომ, მცენარეული საფარის თვალსაზრისით და ცხოველთა სამყაროსთვის ნაკლებად ღირებულ ტერიტორიაზე, სენსიტიური უბნებიდან (მაგ. მდინარის კალაპოტი, ისტორიული ძეგლები, სასწავლო და/ან სამედიცინო დაწესებულება, შესაძლო არქეოლოგიური საიტები, სხვ) მოშორებით. ბანაკი არ განთავსდება დაცული ტერიტორიის საზღვრებში ან მის უშუალო სიახლოვეს. სავარაუდო ტერიტორია გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია სქემატურ ნახაზზე.</p> <p>ამასთან გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით დადგენილი პირობების თანახმად საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად; მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის შემუშავება და სამინისტროსთან შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების შესაბამისად; ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად; საპროექტო</p>
-----------	--	--

		<p>ტერიტორიაზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული ობიექტების არსებობის, ასევე ზედაპირული წყლის ობიექტებიდან წყალაღების ან/და წყალჩაშვების შემთხვევაში უზრუნველყოს კანონით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა; მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ფუჭი ქანების სანაყაროს და სამშენებლო ბანაკის/მოედნების დეტალური პროექტების სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოდგენა shape ფაილებთან ერთად.</p> <p>გარდა ზემოაღნიშნულისა, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით დადგენილი პირობების შესაბამისად საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია, „მშენებლობის ეტაპზე და მოსამზადებელი საქმიანობის ფაზაში ისეთი სამუშაოების (როგორცაა ტექნიკის მობილიზაცია, მცენარეული საფარის და ნიადაგის მოხსნა და ა.შ.) დაწყებამდე, რომლებმაც შესაძლოა ზემოქმედება მოახდინოს ბიომრავალფეროვნებაზე, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია სამინისტროში წარმოდგენილ ინფორმაციაზე/დოკუმენტაციაზე დამატებით, შესათანხმებლად წარმოადგინოს:</p> <ul style="list-style-type: none">- სანაყაროების, სამშენებლო ბანაკების, სამშენებლო მოედნების და წარმოდგენილი დოკუმენტით განსაზღვრული სხვა დამხმარე ობიექტების განთავსების/საქმიანობის განხორციელების (როგორცაა მცენარეული საფარის და ნიადაგის მოხსნა და ა.შ) შესახებ დეტალური ინფორმაცია ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების ასპექტების გათვალისწინებით, ზემოქმედების თავიდან აცილების/შერბილების დეტალურ ღონისძიებებთან ერთად.- გზშ-ის ანგარიშით განსაზღვრული, სამუშაოთა ორგანიზაციის დეტალური გეგმა, სადაც ასახული უნდა იყოს ცხოველთა კონკრეტულ სახეობებზე/სახეობათა ჯგუფზე ზემოქმედების თავიდან აცილების მიზნით შემოთავაზებული ღონისძიებების განხორციელების გეგმა-გრაფიკი, ადგილებისა და ვადების მითითებით (ამ ცხოველთა სენსიტიურობის პერიოდების გათვალისწინებით, როგორცაა: ცხოველთა გამრავლება, ბუდობა, ტოფობა და ა.შ.)
--	--	--

13	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <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>	<p>საირმის მინერალური წყლის საბადო მდებარეობს პროექტის განხორციელების უბნის ჩრდილოეთით, მიახლოებით 12 კმ-ის დაშორებით. დაგეგმილი სამუშაოებით უარყოფითი ზემოქმედება, საირმის მინერალური წყალზე, დაშორებულობის გამო, მოსალოდნელი არ არის.</p>
14	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <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 საქართველოს 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 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. წარმოდგენილ მეთოდს მაღალი შეფასება აქვს მიღებული BP-ს და დიდი ბრიტანეთის</p>

		<p>უილინგფორდის ინსტიტუტის სპეციალისტების მხრიდან. ამავე დროს ცნობისათვის, აღნიშნული მეთოდით გაანგარიშებულ მაქსიმალურ ხარჯებზე დაყრდნობით მოწყობილია კალაპოტების სტაბილიზაციის პროექტები ბაქო-სუფსის და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი ნავთობსადენების გადაკვეთებზე.</p>
<p>15</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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 მეთოდის/მონაცემები ძალზე მოძველებულია, ე.წ. „ბალებით“ დიდი ხანია აღარ აფასებენ სეისმოლოგები სეისმურ საფრთხეებს.</p>	<p>გზშ-ის ანგარიშის თანხმად საქართველოში მშენებლობისთვის სეისმური საშიშროების განსაზღვრა ხდება 2010 წლის 1 იანვრიდან ამოქმედებული ნორმატიული დოკუმენტის „სეისმომედეგი მშენებლობა“ (პნ 01.01-09)-ის მიხედვით. აბასთუმანში სეისმურობა არის 8 ბალი, ხოლო სეისმურობის უგანზომილებო კოეფიციენტი $A=0.12$</p>

<p>16</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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 მალზე საექვოა, 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“</p>	<p>სკოპინგის ანგარიშის თანახმად „კვლევების პროცესში ჩართული იქნება სხვადასხვა მიმართულების სპეციალისტები, მათ შორის ეკოლოგი, გეოლოგი, ჰიდროლოგი, ბოტანიკოსი, ზოოლოგი, იქთიოლოგი, სოციოლოგი და სხვა.“ შესაბამისად ბიომრავალფეროვნების კვლევა შემდეგაც იგეგმებოდა. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად საველე კვლევები ჩატარდა ოთხივე სეზონზე. როგორც გზშ-ს ანგარიშშია მითითებული, 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). კვლევის შედეგები წარმოდგენილია შესაბამის დოკუმენტაციაში.</p>
<p>17</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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. გზშ-ის ანგარიშის ტექსტში მოხსენიებულია, როგორც „საქართველოს ჰაბიტატის კოდები“. ეს არის კომპანია „გამას“ ტრადიციული უზუსტობა, რომელიც გადადის ერთი გზშ-ის ანგარიშიდან მეორეში.</p>	<p>ანგარიშში მოცემულია ჰაბიტატის კოდები ორივე კლასიფიკაციის. ორივე კლასიფიკაციის გამოყენება მიზანშეწონილი და უფრო ინფორმატიულია.</p> <p>ამასთან CORINE -ის კლასიფიკაციის მიხედვით ინფორმაცია წარმოდგენილი იქნა მხოლოდ იმ მიზნით, რომ ნათელი სურათი ყოფილიყო შექმნილი თუ რა ტიპის ტყეები განიცდის უარყოფით ზეგავლენას გზის მშენებლობის გამო, ასევე გზის გეგმარებით მონაკვეთზე რა მდგომარეობაა შექმნილი სხვადასხვა ტიპის ტყეებში.</p>

18	<p style="text-align: center;">ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <p>მსხვილ ძუძუმწოვრებზე კვლევა ფაქტიურად არ არის ჩატარებული. გზშ-ის ანგარიში ეყრდნობა 2016 წელს NACRES-ის მიერ მომზადებულ ანგარიშს, რომლის კვლევითი მიზნები განსხვავებულია გზშ-გან.</p>	<p>გარემოზე ზემოქმედების შეფასება ითვალისწინებს არსებული ინფორმაციის და სხვადასხვა კვლევის შედეგების მოძიებას, კვლევების ჩატარებას და შესაბამის ანალიზს. შესაბამისად გზშ-ის დოკუმენტაციის მომზადებისას, როგორც ანგარიშშია მითითებული, გამოყენებული იქნა და დოკუმენტაციაში შესაბამისი ანალიზით წარმოდგენილია სახეობათა კონსერვაციის სამეცნიერო კვლევითი ცენტრი „ნაკრესის“ მიერ მომზადებული ორი ანგარიში. წელიწადის ოთხ სეზონზე ტერიტორიაზე ჩატარებული საველე ექსპედიციების მონაცემები. სეზონური საველე კვლევისა და არსებული ლიტერატურული წყაროების ანალიზის საფუძველზე მოპოვებული მონაცემები. ამასთან, დოკუმენტაციაში ასახულია იქნა ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის მიერ წარმოებული მონიტორინგის (განსაკუთრებით კი გზის მონაკვეთზე დაყენებული ფოტოხაფანგების) მონაცემები, მათ შორის მავნებელ მწერებთან დაკავშირებით არსებული ინფორმაცია და ასევე საქართველოს “წითელ ნუსხაში შეტანილი” სახეობების გავრცელების არეალები.</p> <p>გარდა ამისა, გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილებით დადგენილი პირობების თანახმად, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია უზრუნველყოს სამშენებლო უბნებზე, გზშ-ს ანგარიშით განსაზღვრული ცხოველთა და მცენარეთა წინასამშენებლო დათვალიერების და საჭიროების შემთხვევაში ბიომრავალფეროვნების დაცვითი ქმედებების განხორციელება, ასევე მშენებლობის ეტაპზე დამატებითი კვლევის ჩატარება მთლიან საპროექტო ტერიტორიაზე არსებული მცენარეთა (მათ შორის <i>Rhododendron luteum</i>, <i>Agrimonia pilosa</i>) და ცხოველთა სახეობების დაზუსტების, საჭიროების შემთხვევაში მათზე ზემოქმედების დაკონკრეტების და დაცვის მიზნით. ამ კვლევების საფუძველზე, საჭიროების შემთხვევაში განისაზღვროს ან დაზუსტდეს წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში მოცემული დამატებით განსახორციელებელი დაცვის, შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებები (მაგ: დამურებისთვის და ციყვისთვის დამატებითი გადასასვლელების მოწყობის საჭიროება შესაბამისი კონსტრუქციის დაზუსტებული მონაცემებით, განთავსების ადგილების და ვადების მითითებით; დამურებზე ზემოქმედების</p>
----	---	--

		<p>შერბილების მეთოდი და დეტალები (მაგ: ხელოვნური სამყოფელის შექმნა, არსებული სამყოფელის მქონე ხის ტანის ნაწილის გადატანა; განსათავსებელი კონსტრუქციის ოდენობა, განთავსების ადგილები და სხვა); წავის ტერიტორიაზე დაფიქსირების შემთხვევაში, რომელი შემოთავაზებული, შემარბილებელი ქმედება/ები უნდა განხორციელდეს. კვლევები ჩატარდეს შესაბამისი კვალიფიკაციის სპეციალისტ(ებ)ის მონაწილეობით და გაგრძელდეს მთელი მშენებლობის პერიოდში, ხოლო შედეგები შესაბამის ინფორმაციასთან ერთად ყოველკვარტალურად წარმოდგენილი უნდა იქნას სამინისტროში შესათანხმებლად. ამ კვლევების ფარგლებში ზემოაღნიშნული ღონისძიებების დაკონკრეტების შეუძლებლობის შემთხვევაში, კვლევები გაგრძელდეს მონიტორინგის ფარგლებში და აისახოს მონიტორინგის გეგმაში. მონიტორინგის შედეგების შესახებ ინფორმაცია/ანგარიში წარმოდგენილი იქნას სამინისტროში შესათანხმებლად, შესაბამისი ფაზის კვლევის დასრულებიდან 1 თვის ვადაში.</p>
<p>19</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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. დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონის მე-20 მუხლის (მუხლი 20. საქმიანობა დაცულ ტერიტორიებზე) მე-4 პუნქტის თანახმად, დაცული</p>	<p>„დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონის საფუძველზე დაცულ ტერიტორიაზე აკრძალულია აფეთქებით სამუშაოების წარმოება, შესაბამისად საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების პირობად დაუდგინდა, რომ დაცულ ტერიტორიაზე საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად და არ დაუშვას საავტომობილო გზის და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობისას ისეთი სამუშაოების წარმოება, რომელიც ეწინააღმდეგება „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონს.</p> <p>დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონი არ კრძალავს კონკრეტულ საქმიანობას, არამედ აღნიშნული კანონი კონკრეტული ქმედების აკრძალვაზე აკეთებს აქცენტს, შესაბამისად სამინისტრომ პირობის სახით დაარეგულირა მითითებული საკითხი და საქმიანობის განმხორციელებელს მკაფიოდ განუსაზღვრა რომ „არ</p>

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 2 1 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. ამრიგად, დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ საქართველოს კანონის მე-

დაუშვას საავტომობილო გზის და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობისას ისეთი სამუშაოების წარმოება, რომელიც ეწინააღმდეგება „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონს.

ინფორმაცია საპროექტო დერეფნის გასწვრივ დაფიქსირებული, მათ შორის წითელი ნუსხის სახეობების და რაოდენობის შესახებ მოცემულია გზშ-ის ანგარიშში. დაცულ ტერიტორიაზე არსებულ ჰაბიტატებზე და სახეობებზე (მათ შორის წითელი ნუსხით დაცულ სახეობებზე) ასევე ვრცელდება ყველა ის შემარბილებელი ღონისძიება, რომელიც დოკუმენტშია ასახული. განსაზღვრულია კონკრეტული შემარბილებელი ღონისძიებები წითელი ნუსხის სახეობებისთვის. მცენარეთა სახეობებისთვის საფრთხის კატეგორიების განსაზღვრა მოხდა საქართველოს წითელი ნუსხის მიხედვით. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად სამუშაოს შესრულებისას გათვალისწინებული იქნება წითელი ნუსხის სახეობებთან დაკავშირებით არსებული რეგულაციები.

	<p>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“</p>	
<p>20</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <p>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</p>	<p>„დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის მე-3 პუნქტის „ზ“ ქვეპუნქტის თანახმად ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონაში დაშვებულია ადგილობრივი მოსახლეობის საჭიროებით და ბუნებრივი პროდუქტიულობით ლიმიტირებული თიბვა, მოვება, საშეშე მერქნის მოპოვება და სხვა საქმიანობა. საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 16 იანვრის N84 დადგენილებით დამტკიცებული ბორჯომ-ხარაგაულის დაცული ტერიტორიების ფუნქციონირების დროებითი რეგულირების წესის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, ტრადიციული გამოყენების ზონაში დაშვებულია ტრადიციული გამოყენების ზონაში დაშვებულია: საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 20 აგვისტოს №242 დადგენილებით დამტკიცებული „ტყითსარგებლობის წესის“ 27¹ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“, „ბ“, „გ“, „დ“ და „ე“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრულ შემთხვევებში, სპეციალური დანიშნულებით ტყითსარგებლობისა და ამავე ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული არსებული ობიექტების ფუნქციონირებისთვის, რეკონსტრუქციის (რეაბილიტაციის) ან დემონტაჟისთვის მიწის სამუშაოების და/ან სპეციალური ჭრების ჩატარებისა, 27³ მუხლის შესაბამისად ა) ტერიტორიაზე ეკოლოგიური წონასწორობის შენარჩუნა;</p>

პროდუქტიულობით ლიმიტირებული თიბვა, მოვება, საშემე 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

ბ) ტერიტორიაზე არსებული ეკოსისტემებისა და მათ ფარგლებში გავრცელებულ გარეულ ცხოველთა და ველურ მცენარეთა სახეობების დაცვა, მოვლა და აღდგენა;
გ) ტერიტორიის ჰიდროლოგიური დაცვა და მონიტორინგი; დეგრადირებული ეკოსისტემების დაცვა და აღდგენა;
დ) არამანიპულაციური და მანიპულაციური სამეცნიერო კვლევა;
ე) საგანმანათლებლო საქმიანობა;
ვ) ადგილობრივი მოსახლეობისათვის დროებითი რეგულირების წესით განსაზღვრული რესურსებით სარგებლობის დროს, ტურისტების გადაადგილებისა გამყოლის/გიდის თანხლებით, სამსახურებრივი მოვალეობის განხორციელების მიზნით, ავტო, მოტო და საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებებით შეზღუდული გადაადგილება;
ზ) მონიტორინგის სამუშაოთა წარმოება;
თ) საკადასტრო სამუშაოთა განხორციელება;
ი) უმოტორო ტრანსპორტით გადაადგილება;
კ) ვიზიტორთა ყოფნისა და გადაადგილება;
ლ) მიმდებარე დასახლებული პუნქტების მოსახლეობის პირადი მოხმარებისათვის, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით, ტყის არამერქნული რესურსებით სარგებლობა, ტყის მერქნიანი მცენარეების პროდუქტებით სარგებლობა, ხის მეორეხარისხოვანი მასალებით სარგებლობა, სოციალური ჭრების შედეგად მიღებული მერქნით სარგებლობა მოვება (ტყით დაუფარავ ფართობებზე) საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 20 აგვისტოს №242 დადგენილებით დამტკიცებული „ტყითსარგებლობის წესის“ მე-12 მუხლის მე-12 და მე-13 პუნქტებით განსაზღვრული საქმიანობისა და ამავე დადგენილების 271 მუხლის პირველი პუნქტის ა, „ბ“, „გ“, „დ“ და „ე“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრულ შემთხვევებში, სპეციალური დანიშნულებით ტყითსარგებლობა და ამავე ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული არსებული ობიექტების ფუნქციონირებისთვის, რეკონსტრუქციისათვის (რეაბილიტაციისათვის) ან დემონტაჟისთვის მიწის სამუშაოების და/ან სპეციალური ჭრების ჩატარება, 273 მუხლის შესაბამისად, აგრეთვე საქართველოს კანონმდებლობით დაშვებული სხვა საქმიანობისა;

<p>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“</p>	<p>მ) „სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვების ლიცენზიის გაცემის წესისა და პირობების შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2005 წლის 11 აგვისტოს №136 დადგენილების 2. მუხლით განსაზღვრულ შემთხვევებში, მიწისქვეშა წყლებით სარგებლობა;</p> <p>ნ) საფუტკრეების მოწყობა;</p> <p>ო) ტრადიციულ საზაფხულო სამოვრებზე მწყემსებისა და ტურისტებისთვის ტრადიციული თავშესაფრების, აგრეთვე შინაურ ცხოველთა სადგომების მოწყობა;</p> <p>პ) გადასარეკი ტრასების მოწყობისა მცირე ინფრასტრუქტურით (დასარწყულბელი, დასასვენებელი) და სხვა;</p> <p>ჟ) ადგილობრივი მოსახლეობის სასმელი წყლით უზრუნველყოფა;</p> <p>რ) დაცვისა და ეკოტურიზმისათვის აუცილებელი ინფრასტრუქტურის შექმნისა და სარგებლობა</p> <p>ს) აქტიური დაცვის ღონისძიებების გატარება (დაცვის ინფრასტრუქტურისა და სახანძრო პირსების მოწყობა, მავნებლებთან ბიოლოგიური მეთოდებით ბრძოლა);</p> <p>ტ) „თევზჭერისა და თევზის მარაგის დაცვის ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №423 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მე-2 მუხლის 3. პუნქტით განსაზღვრული რეკრეაციული თევზჭერისა, მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი წესით;</p> <p>აღნიშნულიდან გამომდინარე ეროვნული პარკის ტრადიციულ გამოყენების ზონაში არ ხორციელდება მხოლოდ თიბვა, ძოვება და საშემე მერქნის მოპოვება.</p>
--	---

<p>21</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <p>საპროექტო გზა გაივლის ზურმუხტის ქსელის - „BorjomiKharagauli GE0000010“ საიტზე და „Borjomi- Kharagauli 2 GE0000056“ საიტის უშუალო სიახლოვეს. ამის გამო, გზშ-ის ანგარიშის მესამე დანართში წარმოდგენილია ჰაბიტატების დირექტივით სავალდებულო „შესაბამისობის შეფასება“ (Appropriate Assessment, AA), რაც ტექსტში მოხსენიებულია, როგორც მიზანშეწონილობის შეფასება, ხოლო თავს ეწოდება „ზურმუხტის ქსელის მიღებული უზნის „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 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 გზშ-ის ანგარიშშია ნათქვამი. ციტატა: „საყურადღებოა, რომ აღნიშნული ფაუნის წარმომადგენლები,</p>	<p>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 დაცულ ჰაბიტატებზე და რეზოლუცია №6-ით განსაზღვრული სახეობებზე ზემოქმედება. საპროექტო დერეფანში მოხვედრილი ჰაბიტატების „G1.21 მდინარისპირა Alnus-ის ტყე“ და „G3.1H აღმოსავლური ნაძვის Picea orientalis ტყეები“ 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. ამასთან აღვნიშნავთ, რომ როგორც გზშ-ის ანგარიშში, ისე დამატებითი ინფორმაცია/დოკუმენტაციაში დეტალურად არის განხილული შერჩეული ალტერნატივის უპირატესობა გარემოზე ზემოქმედების კუთხით და დამატებით მოცემულია ალტერნატივების შედარების ანალიზი. ასევე ნულოვან ალტერნატივასთან დაკავშირებით ინფორმაცია განხილულია დამატებითი ინფორმაცია/დოკუმენტაციაში.</p> <p>ამავდროულად, აღსანიშნავია, რომ მიუხედავად იმისა, რომ ზემოქმედებას დაქვემდებარებული შემდეგი ჰაბიტატები: G1.21 მდინარისპირა Alnus-ის ტყე, რომელიც მხოლოდ წყლის დონის აწევისას სველდება და G3.1H - აღმოსავლური ნაძვის (Picea orientalis) ტყეები არ არის მოცემული ზურმუხტის ტერიტორიის სტანდარტულ მონაცემთა ფორმაში, დამატებითი საკომპენსაციო ღონისძიებების განხორციელების მიზნით, სამინისტრომ პირობების სახით განუსაზღვრა საქმიანობის განმახორციელებელს, შეარჩიოს და სამინისტროში წარმოადგინოს ახალი, ადეკვატური ტერიტორიის შესახებ ინფორმაცია ზურმუხტის ქსელში ჩასართავად. ინფორმაცია</p>
-----------	---	--

	<p>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 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).</p>	<p>ასევე უნდა მოიცავდეს ტერიტორიის დეტალურ აღწერას, უნდა აკმაყოფილებდეს ყველა მოთხოვნას ზურმუხტის ქსელში ჩასართავად და შეესაბამება უნდა იყოს სტანდარტული მონაცემთა ფორმა.</p>
<p>22</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</p> <p>საზოგადოების ინფორმირება და გადაწყვეტილების მიღების პროცესში მონაწილეობა. 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</p>	<p>საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ 2020 წლის 25 მარტს სამინისტროში წარმოდგენილ იქნა ადიგენის მუნიციპალიტეტში "აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის" გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და თანდართული დოკუმენტაცია, რომელიც განთავსდა სამინისტროს ოფიციალურ, ზემოაღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე მიმდინარე წლის 4 აპრილს, ქვეყანაში შექმნილი მდგომარეობიდან გამომდინარე, ასევე განთავსდა ინფორმაცია გზმ-ის ანგარიშზე დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების საჯარო განხილვის ჩატარების გარეშე განხორციელების შესახებ.</p> <p>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 რომელიც ასევე განთავსდა სამინისტროს ოფიციალურ ვებ-გვერდზე და კანონმდებლობით დადგენილი ვადების დაცვით უზრუნველყო დაინტერესებული საზოგადოებისთვის დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშთან დაკავშირებული წერილობითი შენიშვნებისა და მოსაზრებების წარდგენის შესაძლებლობა. როგორც უკვე აღვნიშნეთ სამინისტროში წარმოდგენილი ყველა დოკუმენტი, მათ</p>

<p>გვერდნი 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.</p>	<p>შორის ტექნიკური ხარვეზის გამოსწორების მიზნით კორექტირებული დოკუმენტი სამინისტროს ოფიციალურ ვებ. გვერდზე განთავსებული იქნა კანონმდებლობის სრული დაცვით და საზოგადოებას ქონდა შესაძლებლობა პროექტთან დაკავშირებით წარმოედგინა შენიშვნები. რაც შეეხება საექსპერტო კომისიას, აღნიშნულ პროექტზე სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და ექსპერტიზის დასკვნის წარმოდგენის ვადის განსაზღვრა „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით.</p>
---	---

<p>23</p>	<p>ააიპ „მწვანე ალტერნატივა“</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 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</p>	<p>როგორც უკვე აღინიშნა სამინისტრომ უზრუნველყო ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე წარმოდგენილი დოკუმენტაციის როგორც სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ისე ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერიის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობის საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. სამინისტროში წარმოდგენილ გზშ-ის ანგარიშსა და თანდართულ დოკუმენტაციასთან ერთად, სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე ატვირთული იყო პრეზენტაცია, სადაც საზოგადოებას შესაძლებლობა ჰქონდა, გაცნობოდა მოკლე ინფორმაციას პროექტის შესახებ. „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 შესაბამისად, აღნიშნულ პროექტზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემისთვის დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოება განხორციელდა საჯარო განხილვის ჩატარების გარეშე და საზოგადოების მონაწილეობა და მის მიერ მოსაზრებებისა და შენიშვნების წარდგენის შესაძლებლობა უზრუნველყოფილი იქნა წერილობით, აგრეთვე ელექტრონული საშუალებების გამოყენებით. აღსანიშნავია, რომ დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაცია ასევე განთავსდა ადიგენის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე, სასურსათო და სააფთიაქო ქსელთან, სადაც შეზღუდვების გათვალისწინებით მოსახლეობის გადაადგილება დაშვებული იყო. ასევე გაცნობებთ, რომ აბასთუმნის შემოსავლელი საავტომობილო გზის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტთან დაკავშირებით 2019 წლის 16 სექტემბერს, ადიგენის მუნიციპალიტეტში, კერძოდ, დაბა აბასთუმნის „ფილტვის ცენტრის“ საზოგადოებრივი ცენტრის დარბაზში ჩატარდა სკოპინგის ანგარიშის საჯარო განხილვა, რომელსაც ესწრებოდნენ ადიგენის მუნიციპალიტეტის მოსახლეობა, ადიგენის მუნიციპალიტეტის მერი, სამცხე-ჯავახეთის მხარეში სახელმწიფო რწმუნებული, მაჟორიტარი დეპუტატი და დაინტერესებული საზოგადოება. საჯარო განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან პროექტთან დაკავშირებით შენიშვნები არ</p>
-----------	---	--

<p>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.</p>	<p>გამოთქმულა. რაც შეეხება დაგეგმილი საქმიანობის პრეზენტაციის დანიშნულებას და როლს. რამდენადაც საზოგადოებისათვის არის ცნობილი, პრეზენტაცია არის საკმაოდ ვრცელი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის და მასზე თანდართული მრავალგვერდიანი დანართების მოკლე აღწერა შესაბამისი სქემატური ნახაზებითა და ილუსტრაციებით. პრეზენტაციის მიზანია დაინტერესებულ საზოგადოებას ამომწურავად და ეფექტიანად მიაწოდოს ინფორმაცია დაგეგმილი საქმიანობის, და მისგან გამომდინარე ზემოქმედების თუ შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებების შესახებ. აღნიშნულიდან გამომდინარე პრეზენტაციის დანიშნულებაზე აქცენტის გაკეთება რა მიზანს ემსახურება გაუგებარია.</p>
---	---