

ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის კონტრაქტორთა

გადაცდომები

საქართველოს ავტომაგისტრალაზე გარემოსდაცვითი კუთხით

სამტრედია-გრიგოლეთი
კონტრაქტორი:
China Railway 23rd Bureau
Sinohydro Limited
ბიუჯეტი:
113 მლნ ლარი
254 მლნ ლარი

უბისა-შორაპანი
კონტრაქტორი:
China Road and
Bridge Corporation
ბიუჯეტი:
901,973,206.57 ლარი

ჩუმათელეთი-ხევი
კონტრაქტორი:
China State Construction
Engineering Corporation Limited
ბიუჯეტი:
300 მილიონი ლარი

ქვეშეთი-კობი
კონტრაქტორი:
Railway Tunnel Group Co. Ltd.
(ლოტი 1),
China Railway 23rd Bureau Group Co. Ltd
(ლოტი 2)
ბიუჯეტი: **1,2 მილიარდი ლარი**

შორაპანი-არგვეთა
კონტრაქტორი:
Guizhou Highway Engineering Group Co. Ltd
და China National Technical
Import & Export Corporation
ბიუჯეტი: **582,777,310.00 ლარი**

ხევი-უბისა
კონტრაქტორი:
Hunan Road and Bridge Construction
ბიუჯეტი: **732 296 478 ლარი**

ქობულეთის შემოვლითი გზა
კონტრაქტორი: Sinohydro Limited
ბიუჯეტი: **130 მილიონი აშშ დოლარი**

ბაკურციხე-წნორის
შემოვლითი გზა
კონტრაქტორი:
China Road and Bridge Corporation
ბიუჯეტი: **87,8 მლნ ლარი**

აგვისტო, 2024
სამოქალაქო იდეა

ავტორები:
ანი კინწურაშვილი
ქეთევან გელაშვილი

სამტრედია-გრიგოლეთი
კონტრაქტორი:
China Railway 23rd Bureau
Sinohydro Limited
ბიუჯეტი:
113 მლნ ლარი
254 მლნ ლარი

უბისა-მორაპანი
კონტრაქტორი:
China Road and
Bridge Corporation
ბიუჯეტი:
901,973,206.57 ლარი

ჩუმათელეთი-ხევი
კონტრაქტორი:
China State Construction
Engineering Corporation Limited
ბიუჯეტი:
300 მილიონი ლარი

ქვეშეთი-კობი
კონტრაქტორი:
Railway Tunnel Group Co. Ltd.
(ლოტი 1),
China Railway 23rd Bureau Group Co. Ltd
(ლოტი 2)
ბიუჯეტი: **1,2 მილიარდი ლარი**

მორაპანი-არგვეთა
კონტრაქტორი:
Guizhou Highway Engineering Group Co. Ltd
და China National Technical
Import & Export Corporation
ბიუჯეტი: **582,777,310.00 ლარი**

ხევი-უბისა
კონტრაქტორი:
Hunan Road and Bridge Construction
ბიუჯეტი: **732 296 478 ლარი**

ქობულეთის შემოვლითი გზა
კონტრაქტორი: Sinohydro Limited
ბიუჯეტი: **130 მილიონი აშშ დოლარი**

ბაკურციხე-წნორის
შემოვლითი გზა
კონტრაქტორი:
China Road and Bridge Corporation
ბიუჯეტი: **87,8 მლნ ლარი**



წინამდებარე ანგარიშში წარმოდგენილი ხედვა და მოსაზრებები ეკუთვნით ანგარიშის ავტორებს და შესაძლოა არ ასახავდეს “სამოქალაქო იდეას” საქმიანობის მხარდამჭერ რომელიმე ორგანიზაციის მოსაზრებებს ან პოზიციას.

სარჩევი

სარჩევი	3
შესავალი	4
ქობულეთის შემოვლითი გზა	7
სამტრედია-გრიგოლეთის მონაკვეთი.....	11
ჩუმათელეთი-ხევის მონაკვეთი.....	12
ხევი-უბისას მონაკვეთი	15
უბისა-შორაპანის მონაკვეთი	18
შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთი	20
ქვეშეთი-კობის გზის პროექტი	23
ბაკურციხე-წნორის შემოვლითი გზა.....	25
დასკვნა.....	27

შესავალი

2018 წლიდან, ბოლო ექვსი წლის განმავლობაში, “სამოქალაქო იდეა” ახორციელებს საქართველოს ინფრასტრუქტურის სექტორში მოქმედი, ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული და მის მიერ კონტროლირებადი კომპანიების მონიტორინგს. განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა ისეთ უმნიშვნელოვანეს პროექტებს, როგორცაა ავტომაგისტრალები, გვირაბები და ხილები. წინამდებარე ანგარიშში წარმოდგენთ კომპლექსურ კვლევას იმის შესახებ, თუ რა გავლენას ახდენს გარემოზე საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტების (IFIs) მიერ დაფინანსებული და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის წარმომადგენელი კონტრაქტორების მიერ განხორციელებული პროექტები. კვლევა მიმოიხილავს გარემოსდაცვითი მენეჯმენტისთვის გამოყენებულ მეთოდებს და შეფასებას აძლევს საერთაშორისო სტანდარტებთან მათ შესაბამისობას თუ შეუსაბამობას.

ანგარიშში ქვემოთ წარმოდგენილი საკითხების სრულად გასაგებად, მნიშვნელოვანია განხილული იქნას საქართველოში მოქმედი გარემოს დაცვის სისტემის მარეგულირებელი სამართლებრივი ჩარჩო. საქართველოს კონსტიტუციის 29-ე მუხლში ნათქვამია:

მუხლი 29 – გარემოს დაცვის უფლება

1. ყველას აქვს უფლება ცხოვრობდეს ჯანმრთელობისთვის უვნებელ გარემოში, სარგებლობდეს ბუნებრივი გარემოთი და საჯარო სივრცით.

ყველას აქვს უფლება დროულად მიიღოს სრული ინფორმაცია გარემოს მდგომარეობის შესახებ.

ყველას აქვს უფლება ზრუნავდეს გარემოს დაცვაზე.

გარემოსდაცვით საკითხებთან დაკავშირებული გადაწყვეტილებების მიღებაში მონაწილეობის უფლება უზრუნველყოფილია კანონით.

2. ახლანდელი და მომავალი თაობების ინტერესების გათვალისწინებით გარემოს დაცვა და ბუნებრივი რესურსებით რაციონალური სარგებლობა უზრუნველყოფილია კანონით.

საქართველოს კანონი გარემოს დაცვის შესახებ უფრო სიდრმისეულად განიხილავს აღნიშნულ კონსტიტუციურ უფლებას, და ზოგადი პრინციპების საშუალებით წარმოგვიდგენს დეტალურ რეგულაციებს:

რისკის შემცირების პრინციპი – საქმიანობა უნდა დაიგეგმოს და განხორციელდეს სათანადო ზომების მიღების გზით გარემოზე და ადამიანის ჯანმრთელობაზე მავნე ზემოქმედების რისკის თავიდან ასაცილებლად ან შესამცირებლად.

მდგრადობის პრინციპი – გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების გამოყენება უნდა მოხდეს იმგვარად, რომ საშიშროება არ შეექმნას საზოგადოების განვითარებას და ეს რესურსები დაცული უნდა იქნას შეუქცევადი ზიანის მიყენებისგან.

პრიორიტეტულობის პრინციპი – მთავრობის მხრიდან წახალისებული უნდა იქნას არჩევანი ნაკლები რისკის შემცველი ქმედების სასარგებლოდ, მაშინაც კი, თუ ეს ქმედება მოითხოვს მეტ დანახარჯებს. უფრო ძვირად ღირებულ ქმედებას პრიორიტეტი ენიჭება, თუ მისი ღირებულება ნაკლები ღირებულების ქმედებით მიყენებული ზიანის ანაზღაურების ხარჯებს არ აღემატება;

ეს პრინციპები მხარდაჭერილია გარემოს დაცვის შესახებ კანონის მე-6 მუხლით გათვალისწინებული, მოქალაქეებისთვის მინიჭებული უფლებებით. აღნიშნული მუხლის შესაბამისად, მოქალაქეებს უფლება აქვთ იცხოვრონ უსაფრთხო და ჯანსაღ გარემოში, დატკბნენ გარემო ბუნებით, მიიღონ სრული და ღროული ინფორმაცია გარემოს შესახებ და სამართლებრივად გააპროტესტონ ეკოლოგიურად საშიში ობიექტების მშენებლობასთან დაკავშირებული გადაწყვეტილებები. ამავე კანონის მე-10 მუხლი ხაზს უსვამს მთავრობის ვალდებულებას, უზრუნველყოს ეს უფლებები. ამ მუხლში ხაზგასმულია სამეცნიერო კვლევების მნიშვნელობა სახელმწიფო პოლიტიკის ფორმირებისა და გარემოსდაცვითი კანონების აღსრულების საქმეში. გარდა ამისა, კანონის 27¹ მუხლი ითვალისწინებს ცენტრის შექმნას, რომელმაც უნდა შეაგროვოს და საზოგადოებისთვის ხელმისაწვდომი გახადოს ინფორმაცია გარემოს მდგომარეობის შესახებ.

მიუხედავად ამ ვრცელი სამართლებრივი მოთხოვნებისა, საქართველოს მთავრობის გარემოსდაცვითი მონიტორინგი ხშირად შემოიფარგლება იმ პროექტებით, სადაც მონიტორინგი მოთხოვნილია საფინანსო ინსტიტუტების მიერ. გარემოს ეროვნული სააგენტოს მიერ შედგენილი საინფორმაციო ანგარიშები ქვეყნის გეოლოგიური მდგომარეობის შესახებ არ უღრმავდება გარემოსდაცვითი პრობლემების უმთავრეს მიზეზებს. შედეგად, სახელმწიფო დაწესებულებები შეზღუდულ ინფორმაციას გვაწვდიან აღნიშნულ საკითხებზე, და არა მხოლოდ იმ მიზეზით, რომ მათ არ სურთ ინფორმაციის გაზიარება, არამედ იმიტომ, რომ არ ჩატარებულა საკმარისი კვლევა, არ განხორციელებულა მონიტორინგი და არ გატარებულა ღონისძიებები, რაც ამ დაწესებულებათა პირდაპირი სამართლებრივი ვალდებულებაა.

ჩვენს კვლევაში თითოეული პროექტი ზედმიწევნით იქნა შესწავლილი გარემოს-დაცვითი კონტროლის, ადგილობრივ ეკოსისტემებსა და პროექტის მიმდებარედ მცხოვრებ თემებზე ზემოქმედების კუთხით. შესწავლილ პროექტებს შორისაა:

- ქობულეთის შემოვლითი გზა,
- სამტრედია-გრიგოლეთის მონაკვეთი,
- ჩუმათელეთი-ხევის მონაკვეთი,
- ხევი-უბისას მონაკვეთი,
- უბისა-შორაპანის მონაკვეთი,
- შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთი,
- ქვეშეთი-კობის გზა,
- ბაკურციხე-წნორის შემოვლითი გზა.

ჩვენს მიერ გამოყენებული წყაროები მოიცავს მასალების ფართო სპექტრს, რომელთა შორის არის მედია პუბლიკაციები, საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტების (IFIs) მონიტორინგის ხელმისაწვდომი ანგარიშები, და “სამოქალაქო იდეასა” და “მწვანე ალტერნატივას” მიერ ჩატარებული სავლეთ კვლევების მიგნებები. გარდა ამისა, ჩვენ შევისწავლეთ სხვადასხვა საჯაროდ ხელმისაწვდომი განცხადება და დოკუმენტები, რომლებშიც ასახულია აღნიშნული პროექტების მონიტორინგი და გარემოს მდგომარეობის შეფასება. ასეთი მრავალფეროვანი წყაროების მონაცემების გამოყენებამ შესაძლებლობა მოგვცა უფრო ფართო წარმოდგენა შეგვექმნა იმის თაობაზე, თუ როგორ არის დაცული პროექტის შესრულებისას გარემოსდაცვითი ნორმები და რა გამოწვევების წინაშე დგას თითოეული პროექტი. ამ მრავალმხრივმა მიდგომამ შესაძლებლობა მოგვცა ჩაგვეტარებინა საფუძვლიანი ანალიზი და სიღრმისეულად გავცნობოდით არსებულ ეკოლოგიურ პრაქტიკას, ან [მიგველო ინფორმაცია] ამგვარი პრაქტიკის არარსებობის შესახებ ამ უმნიშვნელოვანეს ინფრასტრუქტურულ პროექტებთან მიმართებაში.

ჩვენი მიზანია კვლევის საშუალებით სააშკარაოზე გამოვიტანოთ ინფრასტრუქტურულ სექტორში ეკოლოგიური მენეჯმენტისა და ანგარიშვალდებულების გაუმჯობესების საჭიროება და ხაზგასმით აღვნიშნოთ პროაქტიული ზომების, მკაცრი სტანდარტებისა და გარემოს დაცვის კუთხით პასუხისმგებლიანი კონტრაქტორების არჩევის მნიშვნელობა.

ქობულეთის შემოვლითი გზა

(ავტომაგისტრალი E70)

გზატკეცილის სიგრძე: 18.9 კმ

კონტრაქტორი: Sinohydro Limited

ლოტების რაოდენობა: 2

(ლოტი 1: ჩოლოქი-სარფის გზა ჩაქვი-

მახინჯაურის გზის ინტეგრირებით;

ლოტი 2: ქობულეთის შემოვლითი გზა)

დაფინანსება: აზიის განვითარების ბანკი

ბიუჯეტი: 130 მილიონი აშშ დოლარი

ხანგრძლივობა: 2013 - 2018 წწ



პროექტი წარმოადგენს ავტომაგისტრალი E70-ის ნაწილს, და გადის აჭარის ზღვისპირა ქალაქებზე. გარდა იმისა, რომ კონტრაქტის მონაწილე მხარეებს შორის წარმოიშვა დავა, რომელიც სასამართლო პროცესში გადაიზარდა, ქობულეთის შემოვლითი გზის მშენებლობის დროს სერიოზული პრობლემები წარმოიქმნა გარემოს-დაცვით შეფასებასთან დაკავშირებით. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ აზიის განვითარების ბანკის წინაშე ვალდებულებების ფარგლებში ჩატარებული გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანგარიშებმა (2014-2020 წწ.) შესაძლებლობა მოგვცა აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით მიგველო შემდეგი ცნობები:

წყლის რესურსების მართვა

2014 წელს სამშენებლო ბანაკებში დაფიქსირდა ანტისანიტარია, მათ შორის სადრენაჟე არხების გაჭედვა და კოლიფორმული ბაქტერიები სასმელ წყალში. ეს გამოიწვია ნარჩენების არასწორმა მართვამ, ნაგავი და სამშენებლო ნარჩენები მთელს ტერიტორიაზე იყო მიმოფანტული.

2015 წელს კვლავ დაფიქსირდა კოლიფორმული ბაქტერიები სასმელ წყალში, რაც პოტენციურ დაბინძურებაზე მიუთითებს. შედეგად, მონიტორინგის ანგარიშში ავტორები იძლეოდნენ რეკომენდაციას - ყოველკვირეულად გამოეყვანათ და დაეწმინდათ წყლის რეზერვუარები.

2016 წელს კვლავაც შენარჩუნდა შეუფოთება ნარჩენების მართვასთან დაკავშირებით. წყალსატევების გარშემო და სამშენებლო ბანაკებში, განსაკუთრებით რამდენმე ხიდის სიახლოვეს, აღმოჩენილი იქნა სახიფათო მასალები. ეს პრობლემები ნიადაგის ეროზიასთან, სილის დაღეჭვასთან, სამშენებლო უბნებიდან მომდინარე ნაყართან და სამშენებლო პროცესებთან იყო დაკავშირებული, რაც პირდაპირ ზემოქმედებას ახდენდა წყალსატევებზე. მონიტორინგში მონაწილე ექსპერტების მხრიდან რეკომენდაციის მიუხედავად, ყოველკვარტალური ზედამხედველობის ჩატარების თაობაზე, პრობლემები კვლავ შენარჩუნდა 2017 წლის განმავლობაში. პრობლემები არც 2017 წლის ბოლოსთვის შემცირებულა, წყალსატევების სიახლოვეს ნარჩენებისა და სახიფათო მასალების მართვა კვლავინდებურად არაეფექტურად მიმდინარეობდა, რაც საფრთხის ქვეშ აყენებდა წყლის ეკოსისტემებს და წყლის ხარისხს.

ნარჩენების მართვის მსგავსი პრაქტიკა აღინიშნა [2020](#) წელს, მათ შორის ნარჩენი მითითებული იქნა მასალების რეგულარული გატანისა და სათანადო შენახვის შესახებ გარემოს დაბინძურების თავიდან აცილებისა და სამშენებლო მოედნებსა და ბანაკებში ჰიგიენური პირობების შენარჩუნების მიზნით. წყლის დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად სახიფათო მასალებზე მონიტორინგი და დაღვრილი სითხის რეგულარული წმენდა კვლავ პრიორიტეტულ ამოცანებად რჩება.

სადრენაჟე სისტემის მართვა

აზიის განვითარების ბანკის (ADB) [2016](#) წლის ანგარიშმა აჩვენა, რომ გათხრები, მიწის სამუშაოები და ახალი გზების გაყვანა გახდა ინტენსიური ეროზიისა და სედიმენტაციის ძირითადი მიზეზი. ასევე სერიოზულ პრობლემად დასახელდა წყლის დაგუბება. [2017](#) წლის ანგარიშები ცხადყოფს, რომ, ეროზია და სედიმენტაცია კვლავაც იწვევს შეშფოთებას, მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული პრობლემების [მოსაგვარებლად] უნდა ჩატარებულიყო ყოველთვიური შემოწმება. ეს კი იმაზე მეტყველებს, რომ სადრენაჟე სისტემის ადეკვატური მართვა არ განხორციელებულა მთელი სისრულით.

ნიადაგის ხარისხის მართვა

[2014](#) წელს განსაკუთრებულად აღინიშნა ისეთი სახიფათო მასალების სათანადო წესით გატანა და დროულად მართვა, როგორცაა გადამუშავებული ზეთი, მათ შორის [ყურადღება გამახვილდა] ნიადაგის დაბინძურებისაგან თავის ასაცილებლად ზეთის კასრებისთვის თავის დახურვასა და დაღვრილი ზეთის გაწმენდაზე.

ჯერ კიდევ [2016](#) წელს მრავალი კრიტიკული შენიშვნა გამოითქვა სახიფათო და ტოქსიკური ნივთიერებების შენახვასთან, აგრეთვე კარიერის მასალებით ნიადაგის ავსებასთან დაკავშირებით. აღნიშნული პრობლემების [მოსაგვარებლად] საჭირო გახდა გზის მთლიანი მონაკვეთის ყოველთვიური მონიტორინგი. მსგავსი პრობლემები შენარჩუნდა [2017](#) წელსაც, კარიერის მასალების უწყვეტი გამოყენებისა და საშიში ქიმიკატების შენახვის გამო. ნიადაგის ხარისხის მართვის ეფექტური ღონისძიებების ჩატარების ნაკლებობამ დაბინძურების მუდმივი რისკები განაპირობა.

ნიადაგის ზედა ფენის მართვა

[2016](#) წლიდან დაიგეგმა ყოველთვიური მონიტორინგის პროგრამა გზის მთელ მონაკვეთზე ნიადაგის ზედა ფენის გაწმენდის, შენახვისა და შემდგომი გამოყენების პროცესის გაკონტროლების მიზნით. თუმცა [2017](#) წლისთვის ნიადაგის ზედა ფენის მართვასთან დაკავშირებული პრობლემები კვლავ გადაუჭრელი დარჩა. ნიადაგის ზედა ფენის სათანადო მართვისა და ხევის ფერდობების შემცირების სტრატეგიების გადაუდებელი, მაგრამ დაუკმაყოფილებელი საჭიროების გამო, მდგომარეობა გარემოს დაცვის თვალსაზრისით კვლავაც უარესდებოდა.

ნიადაგის არასათანადო მართვა შესაძლოა გამხდარიყო აჭარის სოფელ სალიბაურში საცხოვრებელი სახლების ჩამონგრევის კატალიზატორი. სწორედ აღნიშნულმა საკითხმა გამოიწვია ადგილობრივი მოსახლეობის [პროტესტი](#) გზის მშენებლობის წინააღმდეგ.

პროექტის წინააღმდეგ [საპროტესტო აქციები](#) გაიმართა მახინჯაურშიც, სადაც მოსახლეობის აზრით, არამიზანშეწონილი შემოვლითი გზის მშენებლობამ მდინარის

კალაპოტი შეცვალა და გამოიწვია ბზარების გაჩენა საცხოვრებელ კორპუსებზე. ამ ცვლილებების გამო, წვიმის დროს იტბორებოდა საკარმიდამო ნაკვეთები.



საპროტესტო აქციები მახინჯაურში; ფოტო: მთავარი არხი

კარიერების უბნების მოწყობა და ექსპლუატაცია

2016 წელს კარიერების მდგომარეობის გაუარესების გამო საჭირო გახდა რეგულარული მონიტორინგის ჩატარება, რომელიც განსაკუთრებით შეეხებოდა ზედა სამებისა და შუალელეს კარიერებს. რეკულტივაციის გეგმა ჯერ ისევ მოქმედებდა, მაგრამ 2017 წლის ანგარიშებმა აჩვენა, რომ ამ რაიონებში მდგომარეობა კვლავ უარესდებოდა. კომპლექსური და ღროული სარეაბილიტაციო ზომების არგატარება მიუთითებს იმაზე, რომ კარიერების ექსპლუატაციის მიზეზით გამოწვეული გარემოსათვის მიყენებული ზიანის სრულად აღმოფხვრა ვერ მოხერხდა.

ჰაერის ხარისხის მართვა

2016 წელს გამოვლინდა ჰაერის ხარისხთან დაკავშირებული პრობლემები, რაც სამშენებლო ტექნიკის მუშაობას და ავტომანქანების მოძრაობას უკავშირდებოდა. რეკომენდირებული იქნა ყოველთვიური მონიტორინგის ჩატარება. მიუხედავად ამისა, როგორც ივლის-დეკემბრის ანგარიშიდან ჩანს, პრობლემები შენარჩუნდა 2017 წელსაც. ანგარიშში ნაჩვენებია მტვრის (PM), CO და NO₂-ის დონეების კონტროლთან დაკავშირებული მუდმივი სირთულეები. ხაზგასმით აღინიშნა, რომ რეგულარულად ტარდებოდა მონიტორინგი და ხდებოდა მონაცემების წარდგენა, თუმცა გაწეული იქნა არასაკმარისი ძალისხმევა და [გარემოსდაცვითი] მოთხოვნებიც მხოლოდ ნაწილობრივად სრულდებოდა.

ხმაურის და ვიბრაციის მართვა

2016 წელს ერთ-ერთი სერიოზული პრობლემა იყო სამშენებლო მოქმედებებითა და ტექნიკის მუშაობით გამოწვეული ხმაურით დაბინძურება. შესაბამისად, რეკომენდირებ-

ული იქნა ყოველთვიური მონიტორინგის ჩატარება. თუმცა აღნიშნული პრობლემა შენარჩუნდა 2017 წელსაც, როდესაც ხმაურის დონემ დამკვეთულ ზღვარს გადააჭარბა. მონიტორინგის არასაკმარისი ძალისხმევა მიუთითებს იმაზე, რომ ხმაურისა და ვიბრაციის მართვის რეგულაციების დარღვევა სრულად არ იქნა აღმოფხვრილი.

სამშენებლო ბანაკის მართვა

რაც შეეხება სამშენებლო ბანაკების მართვას, 2014 წელს სამშენებლო ბანაკებში დაფიქსირდა სანიტარული ნორმების დარღვევა, მათ შორის სადრენაჟე არხების გაჭედვა და სასმელ წყალში კოლიფორმული ბაქტერიების არსებობა. 2015 წელს პრობლემები დაფიქსირდა ნაგვის კონტეინერების გადავსებასთან და სამშენებლო ნარჩენების არასათანადო შენახვასთან დაკავშირებით, რაც მოითხოვდა ნარჩენების რეგულარულ გატანას. 2016 წელს გამოვლინდა პრობლემები სამშენებლო მოედნების არასათანადო განლაგებასთან, ნარჩენების გატანასთან, საწვავის მიწოდებასთან და სამშენებლო მოედნების აღდგენასთან დაკავშირებით. 2017 წლის ანგარიშების მიხედვით, პროექტი კვლავ ვერ აკმაყოფილებდა მოთხოვნებს აღნიშნულ საკითხთან მიმართებაში. დაგროვილი ნარჩენები, დაბინძურებული ზეთი, ბანაკებში მიმოფანტული ზეთის ფილტრები ამის ნათელი მტკიცებულება იყო. მიუხედავად იმისა, რომ გატარდა გარკვეული ზომები სიტუაციის გამოსასწორებლად, მრავალი საკითხი გადაუჭრელი დარჩა, რაც ქმნიდა საფრთხეს გარემოსდაცვითი კუთხით.

კანონის დარღვევები

2017 წლის ანგარიშებში აღნიშნულია, რომ კონტრაქტორმა დაარღვია რეგულაციები, რომლებიც მას ხელისუფლებისთვის აუცილებელი მონაცემების მიწოდებას ავალდებულებდა. გამეორებითი დარღვევები მიუთითებს გარემოსდაცვითი სტანდარტების არასაკმარის დაცვაზე, იმ პირობებშიც კი, როდესაც გარკვეული საკითხები მოგვარდა. მოთხოვნების მუდმივი შეუსრულებლობა უფრო მკაცრი აღსრულებისა და ანგარიშვალდებულების ზომების საჭიროებაზე მეტყველებს.

დასასრულს უნდა აღინიშნოს, რომ 2014-2020 წლის ანგარიშებში გამოვლენილია მრავალი გადაუჭრელი პრობლემა რამოდენიმე კატეგორიაში, ესენია: წყლის რესურსების მართვა, დრენაჟი, ნიადაგის ხარისხი, ნიადაგის ზედა ფენის მართვა, კარიერების უბნების მოწყობა, ჰაერის ხარისხი, ხმაური და სამშენებლო ბანაკებში არსებული პირობები. მიუხედავად იმისა, რომ გარკვეული ღონისძიებები იქნა გატარებული სიტუაციის გამოსასწორებლად, მრავალი საკითხი გარემოსდაცვითი კუთხით გადაუჭრელი დარჩა, რაც მნიშვნელოვან ეკოლოგიურ რისკებს იწვევს. აქედან გამომდინარე, აუცილებელია ამ სფეროში უფრო მკაცრი მუდმივი ღონისძიებების გატარება აღსრულებისა და მოთხოვნების ყოველმხრივ შესრულების მიზნით. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანგარიშები შედგენილი იქნა აზიის განვითარების ბანკის (ADB) ვალდებულებათა შესაბამისად. პროექტის დასრულების შემდეგ, ამგვარი ღონისძიებები მთავრობის, უფრო კონკრეტულად კი, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მხრიდან არ განხორციელებულა, მიუხედავად იმისა, რომ მრავალი პრობლემა გარემოსდაცვითი კუთხით გადაუჭრელი დარჩა.

სამტრედია-გრიგოლეთის მონაკვეთი

(ავტომაგისტრალი E70)

გზატკეცილის სიგრძე: 9.5 კილომეტრი,
4 ზოლიანი ასფალტ-ბეტონის გზა
კონტრაქტორი: China Railway 23rd Bureau (მე-4 ლოტი),
Sinohydro Limited (მე-2 ლოტი)
ლოტების რაოდენობა: ორი ლოტი - ლოტი 4, ლოტი 2
დაფინანსება: ევროპის საინვესტიციო ბანკი
ბიუჯეტი: 113 მლნ ლარი (ლოტი 4),
254 მლნ ლარი (ლოტი 2)
ხანგრძლივობა: 2014წ. - მიმდინარე



ჩვენს კვლევაში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სამტრედია-გრიგოლეთის მონაკვეთის ორი სეგმენტი, ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკასთან დაკავშირებული სამშენებლო კომპანიების მხრიდან საქართველოს გარემოზე გავლენის თვალსაზრისით.

პირველი სეგმენტი წარმოადგენს ევროპის საინვესტიციო ბანკის მიერ დაფინანსებულ მე-4 ლოტს, რომელიც [China Railway 23rd Bureau-სთვის](#) იქნა მინიჭებული. ეს [პროექტი](#) მოიცავდა 4 ზოლიანი ასფალტ-ბეტონის გზის მშენებლობას, რომელშიც ასევე შედიოდა 2 საგზაო გამტარი, 1 სატრანსპორტო კვანძი, ასევე 42 რკინაბეტონის მიწისქვეშა გასასვლელი და წყლის მილები.

მიუხედავად იმისა, რომ აზიის განვითარების ბანკის (ADB) მიერ დაფინანსებული პროექტებისაგან განსხვავებით, ამ პროექტზე გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანგარიში არ არსებობს, აღსანიშნავია, რომ საქართველოს სხვა რეგიონებში აღნიშნული კომპანიის წინააღმდეგ ეწეობოდა საპროტესტო აქციები. [მედიის](#) ცნობით, [სოფელ] ხადას მოსახლეობა შიშობს, რომ 22 კილომეტრიანი გზა მისი 6 ხილითა და 5 გვირაბით ზიანს მიაყენებს ხადას ხეობის ბუნებრივ გარემოს და ისტორიულ ძეგლებს ხადას ხეობაში. ეს კი იმაზე მეტყველებს, რომ პრობლემები შეიძლება წარმოიშვას არა მხოლოდ მხარეებს შორის სახელმეკრულებო [დაკების](#) გამო, არამედ პროექტის გარემოსდაცვით შეფასებასთან დაკავშირებითაც.

მეორე მნიშვნელოვანი სეგმენტია ასევე ევროპის საინვესტიციო ბანკის მიერ დაფინანსებული მე-2 ლოტი, რომელიც მიენიჭა კომპანია [Sinohydro Limited](#)-ს. ეს პროექტი ჯერ ისევ გრძელდება და არსებობს სერიოზული [შემფოთება](#) მისი დასრულების ვადებთან დაკავშირებით. ქობულეთის შემოვლითი გზის შესახებ საუბრისას ჩვენ უკვე შევეხეთ აღნიშნული კომპანიის გარემოსდაცვითი პრაქტიკას, და მიუხედავად იმისა, რომ ამ მონაკვეთის თაობაზე არ არსებობს მონიტორინგის დეტალური ანგარიში, „ახალგაზრდა ადვოკატების“ მიერ შესრულებულ [ანგარიშში](#), რომელიც Sinohydro-ს შეეხება, ხაზგასმულია ამ კომპანიის მიერ განხორციელებულ ყველა პროექტში გამოვლენილი გარემოსდაცვითი დარღვევები.

აზიის განვითარების ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტებისაგან განსხვავებით, ამ პროექტების შესახებ შესაბამისი ინფორმაციის ნაკლებობა განპირობებულია იმით, რომ სახელმწიფო პირდაპირ არ არის ვალდებული შეასრულოს გარემოსდაცვითი მონიტორ-

ინგის ანგარიშები ევროპის საინვესტიციო ბანკის მიერ დაფინანსებული სამშენებლო პროექტების თაობაზე.¹ შედეგად, ამ მონაკვეთისთვის არ იქნა შესრულებული ან მიღებული არც ერთი ოფიციალური დოკუმენტი. შესაბამისად, იძულებულნი ვართ დავყვრდნოთ მედიის ან სხვა ორგანიზაციების მიერ გამოქვეყნებულ მასალებს. საერთაშორისო ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების არარსებობის მიუხედავად, უნდა აღინიშნოს, რომ სახელმწიფოს, როგორც წესი, მოეთხოვება გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანალოგიური ღონისძიებების ჩატარება სამტრედია-გრიგოლეთის მონაკვეთზე, როგორც ეს გათვალისწინებულია გარემოს დაცვის შესახებ კანონის მე-10 მუხლით.

ჩუმათელეთი-ხევის მონაკვეთი

(ავტომაგისტრალი E 60)

გზატკეცილის სიგრძე: 11,7 კმ, 4 ზოლიანი

ცემენტ-ბეტონის გზა

სტრუქტურა: 17 ხილი, 3 გვირაბი

კონტრაქტორი: China State Construction Engineering Corporation Limited

დაფინანსება: ევროპის საინვესტიციო ბანკი

ბიუჯეტი: 300 მილიონი ლარი

ხანგრძლივობა: 2019წ. - მიმდინარე



ჩუმათელეთი-ხევი E60 ავტომაგისტრალის ერთ-ერთ მონაკვეთს წარმოადგენს. მისი მშენებლობა 2019 წელს დაიწყო და თავდაპირველი მოლოდინი იყო, რომ 3 წელიწადში დასრულდებოდა. თუმცა, პროექტი ჯერ ისევ გრძელდება² და აწყდება მრავალ გარემოსდაცვით სირთულეს და უსაფრთხოების გამოწვევებს.

წყლის საფარი და გვირაბის გადახრა

2023 წლის შუა რიცხვებში მნიშვნელოვანი ცვლილებები მოხდა მშენებლობასთან დაკავშირებით, კერძოდ 300 მეტრიან გვირაბში მოხდა 18 მეტრიანი გადახრა. გარდა ამისა, ადგილობრივი მოსახლეობის მიერ გამოქვეყნებულ კადრებში ჩანს, რომ ახლად აშენებული ავტომაგისტრალის გარკვეული უბნები წყლით არის დაფარული, რაც უსაფრთხოების სერიოზულ რისკებს იწვევს.

¹ საავტომობილო გზების დეპარტამენტის პასუხი ჩვენს წერილზე

² იხილეთ საქართველოსსაავტომობილო გზების დეპარტამენტის ინტერაქტიული რუკა მათ ოფიციალურ ვებგვერდზე: <http://www.georoad.ge/?lang=eng&act=news&func=menu&uid=1566373891>



მეწყერისა და ქვათაცვენის საშიშროება

რიკოთის გვირაბის აღმოსავლეთი ნაწილი განსაკუთრებით მიდრეკილია ქვათაცვენისა და მეწყერებისკენ. გარემოს ეროვნული სააგენტოს 2023 წლის [ანგარიშში](#) ხაზგასმულია, რომ რიკოთის გვირაბის შემოვლით გზაზე პერიოდულად აქტიურდება მეწყერული პროცესები, რაც მოითხოვს გზის ხშირ წმენდას. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ მიუხედავად იმისა, რომ სააგენტოს დოკუმენტი ეხება ქვეყნის მასშტაბით სხვადასხვა გარემოსდაცვით პრობლემებს და სამომავლო რისკებს, თავად სახელმწიფო დაწესებულება აღნიშნავს, რომ ამ პრობლემების გამომწვევი მიზეზების შესახებ ცალკე გამოძიება არ ჩატარებულა, ან რომ აღნიშნულ საკითხებზე კვლევა არ არსებობს. სახელმწიფო დაწესებულების განცხადებით, ამ სამუშაოების ჩასატარებლად მთავრობამ ცალკე უნდა დაიქირავოს გამოცდილი კერძო კომპანია. თუმცა ეს ჯერ არ გაკეთებულა, რაც ასევე კონსტიტუციისა და გარემოს დაცვის შესახებ კანონის აშკარა დარღვევას წარმოადგენს. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანი რისკ ფაქტორები კვლავ არსებობს და უკავშირდება მეწყერს, რომელსაც სახელწოდება არ აქვს და რომელმაც [2011 წელს ადამიანების სიცოცხლე შეიწირა](#). პრობლემა კვლავ პრობლემად რჩება ხევში ჩაყრილი ნაგვისა და ჩავარდნილი ხეების გამო, რომელთა გადაადგილებამაც შესაძლოა კიდევ არაერთი ექსტრემალური სიტუაცია გამოიწვიოს.

მდინარის კალაპოტის შევიწროება და ნარჩენი ქანების ნაყარი

სოფელ ხევის მცხოვრებლები აცხადებენ, რომ მნიშვნელოვნად შევიწროვდა მდინარე რიკოთულას კალაპოტი, რაც მათი აზრით ზრდის მეწყერისა და წყალდიდობის რისკს. უსაფრთხოების კუთხით პრობლემურია ისიც, რომ მშენებლობის დროს [ნარჩენ ქანებს](#) ყრიან მშრალ ხევებში. ეს ნაყარი პირდაპირ საფრთხეს უქმნის ადგილობრივი მცხოვრებლების უსაფრთხოებას, განსაკუთრებით საბავშვო ბაღს და სკოლას, რადგან ისინი განლაგებულია ფერდობზე, საიდანაც იშლება ხედი სოფელზე, გზატკეცილსა და მდინარეზე.

წყალდიდობის საფრთხე

მდინარის კალაპოტის შევიწროვებასა და ნარჩენი მასალების დიდი რაოდენობით დაგროვების გამო ადგილობრივი მაცხოვრებლები შიშობენ, რომ გაიზარდა დატბორვის საფრთხე, განსაკუთრებით იმის გათვალისწინებით, რომ ამ რეგიონში ისედაც ხშირია წყალდიდობები ატმოსფერული ნალექებიდან გამომდინარე. ეს რისკი იზრდება იმის გამო, რომ არ არსებობს დამბები მდინარის გასწვრივ და ასევე იმითაც, რომ კონტრაქტორს არ სურს მსგავსი უსაფრთხოების ზომების ჩართვა პროექტში.

ჰაერისა და წყლის დაბინძურება

არსებობდა ცნობები მშენებლობის დროს ჰაერის ძლიერი დაბინძურების შესახებ, ხოლო მტვრის დონე ყოველდღიურად მუდმივად აწუხებდა მოსახლეობას. ამის გარდა, გზის მარჯვენა მხარეს დაშრა წყაროები, რამაც წყლის გარეშე დატოვა ისეთი მნიშვნელოვანი ობიექტები, როგორცაა, მაგალითად, ახლომდებარე სკოლა.

მეწყერის საშიშროება და ტყის გაჩეხვა

მშენებლობის გამო გაიჩეხა ტყე, რამაც გამოიწვია ძლიერი ქარები, მთებზე გაიზარდა ბზარების რაოდენობა, და მეწყერსაშიშროების უფრო მაღალი საფრთხე გაჩნდა. მთის ფერდობების არამდგრადობის გამო, რაც გამოწვეული იქნა ხეების გაჩეხვის მიზეზით, ტერიტორია სტიქიური მოვლენების მიმართ უფრო დაუცველი გახდა.

2018 წლის ნოემბერში საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრმა პროექტთან დაკავშირებით გასცა გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება. ამ გადაწყვეტილების თანახმად, ექსპლუატაციის პირობებში რაიმე სახის ცვლილების შეტანამდე, პროექტს უნდა შეესრულებინა სამინისტროს მიერ დადგენილი პირობები, მათ შორის გარემოს ეროვნულ სააგენტოსთან დადებული ხელშეკრულებები. თუმცა, შემოწმების შესახებ გადაწყვეტილებებში ნათქვამია, რომ პროექტში ცვლილებები გარემოზე მნიშვნელოვან ზეგავლენას არ ახდენენ, რაც შესაბამისად გამორიცხავს საჭიროებას შესრულებული იქნას გარემოზე ზემოქმედების სრულყოფილი შეფასება (Environmental Impact Assessment - EIA).

დასასრულს უნდა აღვნიშნოთ, რომ E60 მაგისტრალის ჩუმათელეთი-ხევი მონაკვეთის მშენებლობამ გამოიწვია გარემოს მდგომარეობის მნიშვნელოვანი გაუარესება და გაზარდა უსაფრთხოების რისკები. პროექტის განხორციელების დროს შეიცვალა მდინარის კალაპოტი, გაიზარდა წყალდიდობისა და მეწყერის საფრთხე, დაბინძურდა ჰაერი და წყალი, სერიოზული ზარალი მიაღწა მიმდებარე დასახლებებს. გარემოსდაცვითი სტანდარტების სათანადოდ შეუსრულებლობა და შესაბამისი ზედამხედველობის არარსებობა უარყოფითად აისახება რეგიონის ეკოსისტემასა და მოსახლეობაზე. ფორმალური მოთხოვნების შესრულება ჯერ კიდევ არ არის საკმარისი.

ხევი-უბისას მონაკვეთი

(ავტომაგისტრალი E60)

გზატკეცილის სიგრძე: 12.2 კმ – 4 ზოლიანი
ცემენტ-ბეტონის გზა

სტრუქტურა: 36 ხიდი, 20 გვირაბი

კონტრაქტორი: Hunan Road and Bridge Construction

დაფინანსება: აზიის განვითარების ბანკი

ბიუჯეტი: 732 296 478 ლარი

ხანგრძლივობა: 2019წ. - მიმდინარე



ამ პროექტის ხანგრძლივობა 3 წელი იყო, (პროექტი 2019 წელს დაიწყო). თუმცა, მშენებლობა ჯერ ისევ გრძელდება. გარდა იმისა, რომ პროექტი არღვევს ხელშეკრულების პირობებს (კონტრაქტის ვადები), ის ასევე აწყდება უამრავ გარემოსდაცვით გამოწვევას:

ნიადაგთან დაკავშირებული პრობლემები

2020 წელს ხევი-უბისას პროექტს სერიოზული პრობლემები შეექმნა ნიადაგის მართვის თვალსაზრისით. ძირითად პრობლემას წარმოადგენდა ამოღებული მიწის არასათანადო განკარგვა და ნიადაგის ეროზია. ეროზია წარმოიშვა სამშენებლო სამუშაოებით გამოწვეული ნიადაგის დესტაბილიზაციის, კერძოდ, ნიადაგის ამოღებისა და მიწის სამუშაოების შედეგად. პრობლემები კიდევ უფრო გამწვავდა ეროზიის კონტროლის ისეთი მეთოდების უგულვებლყოფის გამო, როგორცაა საყრდენი კედლები და მცენარეული საფარი. გარდა ამისა, ამოღებული მიწის დაყრამ ისეთ ადგილებში, რომელიც არ იყო ამისათვის განსაზღვრული, გამოიწვია მიმდებარე ტერიტორიის დაზიანება და განსაკუთრებით ძლიერი წვიმის შემდეგ, გაზარდა მეწყერის ჩამოწოლის რისკი.

2021 წლისთვის პროექტის სამუშაო ჯგუფმა დაიწყო ღონისძიებების გატარება ნიადაგთან დაკავშირებული პრობლემების შესამცირებლად. ღონისძიებები მოიცავდა ამოღებული მიწის მართვის გაუმჯობესებას ნაყარისთვის სპეციალური ადგილების გამოყოფით და ნიადაგის სტაბილიზაციისათვის საჭირო მეთოდების დანერგვით. მიუხედავად ამ ძალისხმევისა, პრობლემები შენარჩუნდა, ვინაიდან არასრული ან არასაკმარისი პრევენციული ზომების გამო ზოგიერთი ტერიტორია კვლავ განიცდიდა ეროზიას. პროექტის სამუშაო ჯგუფი დამატებითი ეროზიის თავიდან ასაცილებლად და ფერდობების გამყარების მიზნით კონცენტრირდა მცენარეების გამოყენებაზე. ჩატარდა ტრენინგები, სადაც მუშებს ასწავლიდნენ ნიადაგთან მუშაობის შესაბამის მეთოდებს.

2022 წელს პროექტის ფარგლებში ნიადაგთან დაკავშირებული პრობლემების გადაჭრა ხდებოდა ბევრად ეფექტური ხერხებით. გაუმჯობესდა ეროზიასთან ბრძოლის მეთოდები, გამოყენებული იქნა გეოტექსტილი და ფერდობების დატერასება მოწყვლადი ტერიტორიების სტაბილიზაციისთვის მიზნით. პროექტის სამუშაო ჯგუფმა გარემოს

დაცვის საკითხებზე მომუშავე ექსპერტებთან მჭიდრო თანამშრომლობით შეიმუშავა ნიადაგის მართვის კომპლექსური გეგმა, რომელიც ითვალისწინებდა ნიადაგის მდგომარეობის მონიტორინგს და სტრატეგიათა კორექტირებას საჭიროების შესაბამისად. ამ მცდელობებმა მნიშვნელოვნად შეამცირა ნიადაგის ეროზიის გავრცელების არე და გააუმჯობესა სამშენებლო მოედნების საერთო მდგრადობა, თუმცა პრობლემები კვლავ რჩება.

წყლის დაბინძურება

2020 წელს სერიოზული გარემოსდაცვითი საფრთხე შექმნა სამშენებლო მოედნიდან სამშენებლო მასალების მიმდებარე წყალსატევებში გადაყრამ. შემფოთება გამოიქვა დასახლებულ პუნქტებში ახლომდებარე წყლის ეკოსისტემების და ნაკადულების ქიმიური ნივთიერებებითა და სამშენებლო მოედნების ნარჩენებით დაბინძურების გამო. პრობლემები უფრო გამძაფრდა ჩამდინარე წყლების მართვისა და მათი ლოკალიზების ღონისძიებების არასწორი ორგანიზების გამო.

2021 წელს პროექტის სამუშაო ჯგუფი მუშაობდა წყლის რესურსების დაბინძურების ღონის შესამცირებლად და მართვის გასაუმჯობესებლად. ღონისძიებები წყალსატევებში ჩამონადენის მოხვედრის თავიდან აცილების მიზნით მოიცავდა შლამის ბარიერების აგებას და სელიმენტაციის რეზერვუარების დამონტაჟებას. ამ ღონისძიებების ეფექტურობა შეფასდა წყლის ხარისხის მონიტორინგით. ამის მიუხედავად, კვლავ ადგილი ჰქონდა დაბინძურების ცალკეულ შემთხვევებს, რადგან რთული იყო სამშენებლო ჩამონადენის სრული გაკონტროლება და ჩამდინარე წყლების მართვის პროცედურების დაცვა.

2022 წლისთვის წყლის დაბინძურებასთან დაკავშირებული მდგომარეობა მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა. პროექტის ფარგლებში შემუშავდა წყლის რესურსების მართვის საფუძვლიანი გეგმა, რომელიც მოიცავდა ობიექტების რეგულარულ მოწესრიგებას და დაბინძურების კონტროლის მონიტორინგს. ნარჩენების გატანის გაუმჯობესებულმა პროცედურებმა შეამცირა წყალსატევების დაბინძურების ალბათობა. თუმცა, გარემოსდაცვითი პრობლემები კვლავ საჭიროებს მეთვალყურეობას.

მტვრი და ჰაერის დაბინძურება

მშენებლობის დროს წარმოქმნილი მტვრის გამო ხევი-უბისას პროექტს 2020 წელს შეექმნა ჰაერის ხარისხთან დაკავშირებული პრობლემები. ჰაერის ხარისხი გაუარესდა, მტვრის მატებამ, რომელიც გამოწვეული იყო მძიმე ტექნიკის გამოყენებით და მათი მოძრაობით გრუნტის გზებზე, ადგილობრივი მაცხოვრებლების ჯანმრთელობას საფრთხე შეუქმნა. პრობლემა დაამძიმა მტვრთან ბრძოლის ისეთი შესაბამისი მეთოდების არარსებობამ, როგორცაა წყლის შესხურება და [გზის] საფარის მასალები.

2021 წელს გადაიდგა ნაბიჯები ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით, მაგალითად გამოყენებული იქნა მტვრის სუპრესანტები და მტვრიან ზედაპირებზე წყლის უფრო ხშირი შესხურება. მტვრის ღონის გასაკონტროლებლად და გარემოსდაცვითი რეგულაციების დაცვის უზრუნველსაყოფად, შეიქმნა ჰაერის ხარისხის მონიტორინგის სადგურები. თუმცა, მიუხედავად ამისა, ზოგიერთ ადგილზე შენარჩუნდა ჰაერის ხარისხთან

დაკავშირებული პრობლემები, ამიტომ საჭირო გახდა ცვლილებების შეტანა მისაღებ ზომებში გარემოზე მავნე ზემოქმედების შესამცირებლად და მუდმივი მონიტორინგის უზრუნველყოფა.

2022 წლისთვის პროექტის ფარგლებში მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა მტვრის დონეზე კონტროლი და ჰაერის ხარისხი. ჰაერში მტვრის დონის დასაწევად გამოყენებული იქნა მტვრის სუპრესანტები, როგორცაა ნისლის წარმომქმნელი სისტემები და მტვრის საწინააღმდეგო ბარიერები. პროექტის სამუშაო ჯგუფმა გარემოს დაცვის კონსულტანტებთან მჭიდრო თანამშრომლობის შედეგად შეიმუშავა ჰაერის ხარისხის მართვის სიღრმისეული გეგმა, რომელიც მოიცავდა მონიტორინგს რეალურ დროში და ამინდისა და სამშენებლო აქტივობებიდან გამომდინარე, ადაპტირებად ზომებს. ამ ღონისძიებების შედეგად შემცირდა მოსახლეობის მხრიდან შემოსული საჩივრების რაოდენობა და ჰაერის ხარისხი აშკარად გაუმჯობესდა. თუმცა შესაბამისი მექანიზმების ეფექტურობის ზრდა არ გამოირიცხავს მუდმივი მეთვალყურეობის აუცილებლობას, რათა დარჩენილმა მცირე რისკებმა მოსახლეობისთვის გაცილებით სახიფათო სახე არ მიიღოს და ზიანი არ მიაყენოს მათ ჯანმრთელობას.

ნარჩენების მართვა

2020 წელს მთავარი პრობლემა იყო ნარჩენების მართვა, რადგან პროექტის ფარგლებში რთული აღმოჩნდა სამშენებლო ნარჩენების სათანადო გადამუშავება და სამშენებლო ნარჩენების გატანა. მყარი და თხევადი ნარჩენების არასწორი წესით გატანის გამო, სამშენებლო მოედნებმა დამახინჯებული სახე მიიღო და გარემო რისკების წინაშე დააყენა. ისეთი სახიფათო მასალების გადამუშავება, როგორცაა ქიმიკატები და ზეთები, არ წარმოებდა გარემოს დაცვის შესახებ კანონების შესაბამისად.

2021 წელს პროექტის სამუშაო ჯგუფი მუშაობდა ნარჩენების მართვის პროცედურების გაუმჯობესების მიმართულებით. კერძოდ გაუმჯობესდა ნარჩენების დახარისხება, გაიზარდა მეტი სანაგვე ურნების რაოდენობა, უფრო ხშირად ხდებოდა ნაგვის შეგროვება და გატანა. ჩატარდა ტრენინგები, რათა თანამშრომლებისთვის ესწავლებინათ ნარჩენების სწორად დამუშავება. მაგრამ ამ წინგადადგმული ნაბიჯების მიუხედავად, ჯერ კიდევ რჩებოდა სიძნელები, რადგან პროექტის ყველა უბანზე თანაბრად არ იყო დაცული ნარჩენების მართვის პროცედურები.

ნარჩენების მართვის პროცედურები მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა 2022 წლისთვის. პროექტის ფარგლებში დაინერგა ნარჩენების მართვის მრავალმხრივი სტრატეგია. ხშირად ტარდებოდა აუდიტები და ინსპექტირება გარემოსდაცვითი რეგულაციების დაცვის მიზნით. პროექტის სამუშაო ჯგუფი მუშაობდა ნარჩენების მართვის საკითხების მარეგულირებელ ადგილობრივ ორგანოებთან, რათა უზრუნველყოფილი ყოფილიყო სახიფათო მასალების სათანადო წესით გატანა და ასევე მიღებული იქნა ზომები ნარჩენების გადამუშავებისა და შემცირების მიზნით. აღნიშნული ინიციატივების შედეგი გახდა გარემოზე მავნე ზემოქმედების შემცირება და ნარჩენების მართვის საკითხისადმი მეტად მდგრადი მიდგომა. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ ნარჩენების მართვასთან დაკავშირებული პრობლემები რამდენიმე წლის მანძილზე კვლავაც შენარჩუნდა, რაც ნიშნავს, რომ ვითარების გაუმჯობესების შემდეგაც, სამშენებლო ობიექტებზე კვლავ

ნარჩუნდება რისკები, შესაბამისად, მთავრობამ არ უნდა შეწყვიტოს სათანადო ზომების მიღება გარემოს დაცვის მიზნით.

ხევი-უბისას მონაკვეთზე რეგულარული დარღვევები გარემოს დაცვის კუთხით მიუთითებს, რომ კრიტიკულად აუცილებელია გარემოსდაცვითი მართვის მეთოდების გაუმჯობესება, ისე როგორც ეს მოხდა 2022 წელს. ეს არ ნიშნავს, რომ არ არის საჭირო გაუმჯობესება, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც საქმე ეხება გარემოსდაცვითი კატასტროფების პრევენციას. ამ პრობლემების გადაჭრა მოითხოვს მკაცრ ზედამხედველობას, თანამშრომელთა ხშირ გადამზადებას და ნარჩენების მართვის ეფექტური პროცედურების დანერგვას.

უბისა-შორაპანის მონაკვეთი

(ავტომაგისტრალი E60)

გზატკეცილის სიგრძე: 13 კმ – 4 ზოლიანი

ცემენტ-ბეტონის გზა

სტრუქტურა: 27 ხიდი, 18 გვირაბი

კონტრაქტორი: China Road and Bridge Corporation

დაფინანსება: ევროპის საინვესტიციო ბანკი

ბიუჯეტი: 901,973,206.57 ლარი

ხანგრძლივობა: 2018წ. - მიმდინარე



მხარეებს შორის შეთანხმების თანახმად, ეს პროექტი გადავადებულია. იგი 2021 წლისთვის უნდა დასრულებულიყო. ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულებების დარღვევის გარდა, მშენებლობის მიმდინარეობისას გამოვლინდა რიგი სამშენებლო ხარვეზები, რაც უარყოფით ზეგავლენას ახდენს მიმდებარე ტერიტორიასა და მოსახლეობაზე.

გეოლოგიური და სეისმური პრობლემები

2019 წელს, პანდემიამდე პერიოდში, თურქი გეოტექნიკოსი ინჟინრების ჯგუფმა საგანგაშოდ მიიჩნია რეგიონში არსებული ვითარება გეოლოგიურ და სეისმურ რისკებთან დაკავშირებით. მათ განაცხადეს, რომ ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკასთან დაკავშირებულ კომპანიას, რომელიც მშენებლობას ხელმძღვანელობდა, ადეკვატური წარმოდგენა არ ჰქონდა გეოლოგიური სირთულეების შესახებ. საფუძვლიანად არ იქნა შესწავლილი სეისმური რღვევა რეგიონში, ხოლო მშენებლობის ხარისხის კონტროლი არ იყო

დამაკმაყოფილებელი. სამშენებლო სამუშაოებმა დააზარალა ადგილობრივი მოსახლეობა. ზოგიერთმა მათგანმა განაცხადა, რომ პროექტის მიმდინარეობისას განხორციელებულმა აფეთქებებმა მათი სახლები დააზიანა. ინჟინრებმა ხაზგასმით აღნიშნეს, რომ ამ პრობლემების ძირითადი მიზეზი იყო უცოდინრობა და არასათანადო მომზადება.



მეწყერის ჩამოწოლის შემთხვევები

მარტში, როდესაც მეწყერსაშიშ ზონაში დროებით დაგებული ბეტონის საფარის ნაწილი ჩამოინგრა, ჩამოწვა დიდი მეწყერი. ილის უნივერსიტეტის პროფესორმა, გეოლოგმა არჩილ მაღალაშვილმა 2019 წლის კვლევაში შემფოთება [გამონახტა](#) გატარებული ზომების არასაკმარისობის გამო და განაცხადა, რომ ამას შესაძლოა მსგავსი კატასტროფა გამოეწვია. მაღალაშვილმა ხაზგასმით აღნიშნა, რომ ტრადიციული მეთოდების გამოყენება უსაფრთხოებას ვერ უზრუნველყოფდა და წამოაყენა წინადადება დამატებითი კვლევების ჩატარებისა და საპროექტო გეგმის გადასინჯვის თაობაზე.

რთული გეოლოგიური რელიეფი

რიკოთის უღელტეხილი, სადაც საავტომობილო მაგისტრალის მონაკვეთი შენდება, ხასიათდება რთული გეოლოგიური სტრუქტურით და ნაპრალებიანი რელიეფით. არჩილ მაღალაშვილი [ამტკიცებს](#), რომ რეგიონი შედგება თანამედროვე ნიადაგებისა და ძველი, გამოფიტული ქანებისგან, რომლებიც კვაზი-წონასწორულ მდგომარეობაშია, რაც მას დაუცველს ხდის ძლიერი წვიმებისა და ტექნოლოგიური პროგრესის მიმართ. მან ხაზგასმით აღნიშნა, რომ რისკების შესამცირებლად საჭიროა საფუძვლიანი კვლევა და იდეალურად მუშაობა.

გარემოს დაბინძურება

გავრცელდა [ცნობები](#) მდინარე ძირულას დაბინძურების შესახებ, რომელიც, სავარაუდოდ, ამ ტერიტორიაზე ბეტონის ქარხნის მუშაობასთან არის დაკავშირებული. გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრომ დაიწყო გამოძიება, ანალიზისთვის აიღო წყლისა და თევზის სინჯები.

დასასრულს უნდა აღინიშნოს, რომ უბისა-შორაპნის პროექტი მნიშვნელოვანი გამოწვევების წინაშე დგას გეოლოგიური სირთულეებისა და გარემოსდაცვითი პრობლემების გამო. ამ საკითხების მოგვარება მოითხოვს ზედმიწევნით დაგეგმვას, სიღრმისეულ გეოლოგიურ კვლევებს და მაღალი სამშენებლო სტანდარტების დაცვას.

ინფორმაციის ნაკლებობა ჯერ კიდევ იმით აიხსნება, რომ პროექტს აფინანსებს ევროპის საინვესტიციო ბანკი და არა აზიის განვითარების ბანკი. თუმცა, კიდევ ერთხელ ხაზგასმით გვინდა აღვნიშნოთ, რომ სახელმწიფო არ თავისუფლდება მონიტორინგის ვალდებულებისაგან, ვინაიდან ამას ითვალისწინებს კონსტიტუცია და, კონკრეტულად, კანონმდებლობა გარემოს დაცვის შესახებ.

შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთი

(ავტომაგისტრალი E60)

გზატკეცილის სიგრძე: 14,7 კმ – 4 ზოლიანი

მაგისტრალი ბეტონის საფარით

სტრუქტურა: 14 ხიდი, 12 გვირაბი

კონტრაქტორი: Guizhou Highway Engineering Group Co. Ltd და China National Technical Import & Export Corporation

დაფინანსება: აზიის განვითარების ბანკი

ბიუჯეტი: 582,777,310.00 ლარი

ხანგრძლივობა: 2020წ - მიმდინარე



E60 მაგისტრალის შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის მშენებლობაზე ხელშეკრულება ორ ჩინურ კომპანიას - Guizhou Highway Engineering Group Co. Ltd და China National Technical Import & Export Corporation ერთობლივ საწარმოს 2020 წელს [მიენიჭა](#). პროექტის დასრულების ვადად განისაზღვრა 2022 წლის დეკემბერი, თუმცა სამუშაოები დღემდე მიმდინარეობს.

მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ მრავალ სხვა დარღვევასთან ერთად, პროექტი ასევე აწყდება სერიოზულ გარემოსდაცვით პრობლემებს.

[2020](#) წლის დასაწყისში E60 ავტომაგისტრალის შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის მშენებლობისას არაერთი გარემოსდაცვითი პრობლემა გამოვლინდა. მონიტორინგის

ანგარიშებში გამოიკვეთა სათანადო პრევენციული ღონისძიებების არარსებობა, განსაკუთრებით ნარჩენების მართვასთან, ნიადაგის ეროზიის კონტროლთან და ადგილობრივ ფლორასა და ფაუნაზე ზემოქმედებასთან დაკავშირებით. სამშენებლო სამუშაოების გაფართოებასთან ერთად იზრდებოდა ჩამონადენებისა და სამშენებლო ბანაკებში ნარჩენების გატანის არასათანადო პროცედურების მიზეზით გამოწვეული ახლომდებარე წყლის რესურსების დაბინძურების რისკი. მექანიზმების შექმნა აღნიშნული პრობლემების მონიტორინგისა და მათი გადაწყვეტის მიზნით, გარემოსდაცვითი მართვის ადრეული ინიციატივების მთავარ ამოცანას წარმოადგენდა.

2021 წლისთვის ამ ტერიტორიაზე ეკოლოგიური მდგომარეობა კიდევ უფრო გართულდა. მნიშვნელოვნად გაიზარდა უსაფრთხოებასთან, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული დარღვევების რაოდენობა, რაც გამოწვეული იყო სამშენებლო აქტივობებით. გარემოს დაცვის სპეციალისტები რეგულარულად ამოწმებდნენ ობიექტს და ავლენდნენ ისეთ პრობლემებს, როგორც არის სახიფათო ნარჩენების არასათანადო გადამუშავება, დამცავი ღობეების ნაკლებობა და მუშების უსაფრთხოების საკითხები. კონკრეტულ შემთხვევებს შორის [შესაძლოა გამოვყოთ] ლითონის ნარჩენები სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე და დამცავი ღობეების არარსებობა მიწის ამოთხრის ადგილზე.

ამ პრობლემების **გადასაწყვეტად** მიღებული იქნა უსაფრთხოების ზომები თანამშრომლებისთვის, სახიფათო ნარჩენებისთვის დაყენებული იქნა კონტეინერები და დამონტაჟდა დამცავი ბარიერები. გარდა ამისა, სიტუაციის გამოსასწორებლად მიღებული იქნა ზომები. უმეტესი საკითხი მოგვარდა დათქმულ ვადებში, რაც ობიექტზე გარემოსდაცვითი მართვის პროცედურების გაუმჯობესების სერიოზულ მცდელობაზე მიუთითებს. თუმცა 2023 წელს მომხდარი შემთხვევები ნათელი მაგალითია იმისა, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია, რომ მთავრობამ მიიღოს პრევენციულ ზომები და განახორციელოს მუდმივი მონიტორინგი გარემოსთვის მსგავსი საფრთხეების თავიდან ასაცილებლად.

2023 წლის მაისში, დასავლეთ ავტოსტრადაზე ჩამოინგრა ფერდობი, რამაც დააზიანა მშენებარე გვირაბი და ხიდი. სპეციალისტები მიიჩნევენ, რომ უმნიშვნელოვანესი პროექტი, რომლის ღირებულება 900 მილიონ ლარზე მეტია, დაიწყო **სუცილიაბილი დამატებითი კვლევების გარეშე**. რთული გეოლოგიური პირობების გათვალისწინებით, საჭირო იყო შემუშავებულიყო უსაფრთხოების განსაკუთრებული ზომები, რის შესახებაც მთავრობა არაერთხელ იქნა გაფრთხილებული.

აზიის განვითარების ბანკის (ADB) 2023 წლის იანვარი-ივნისის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანგარიშის საფუძველზე, შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის მშენებლობის პროექტის ფარგლებში, ერთობლივი საწარმოს სამშენებლო აქტივობა უარყოფით გავლენას ახდენს ადგილობრივი მოსახლეობის კეთილდღეობაზე, და ამ რეგიონში ისეთ გრძელვადიან გარემოსდაცვით შედეგებს იწვევს, როგორიცაა:

ინფრასტრუქტურისა და ქონების დაზიანება: ერთობლივი საწარმოს საქმიანობამ საფრთხე შეუქმნა სასმელი წყლის წყალმომარაგების სისტემას და მოსახლეობის კერძო საკუთრებას, რის შედეგადაც 113 საჩივარი იქნა შეტანილი დატბორვის რისკების გამო;

მიწის შესყიდვისა და განსახლების საკითხები: მშენებლობამ დააზიანა მიწის ნაკვეთები და მოსახლეობას შეუზღუდა წვდომა საცხოვრებელ ადგილებზე, ამის გამო

დაიწერა 35 საჩივარი კომპენსაციის, პროექტში ცვლილებების შეტანისა და სხვა გადაწყვეტილებების მიღების მოთხოვნით;

[საკუთრებასთან] წვდომის შეზღუდვა: მშენებლობამ შეზღუდა ზოგიერთი მაცხოვრებლის წვდომა მათ საკუთრებაზე, რის გამოც დაიწერა 25 საჩივარი;

ხმაური, მტვერი და ვიბრაცია: როგორც აზიის განვითარების ბანკის ანგარიშში არის აღნიშნული, შვიდ საჩივარში მითითებულია საცხოვრებელი პირობების გაუარესების შესახებ მშენებლობასთან დაკავშირებული დარღვევების გამო;

წყალდიდობის რისკები: ზოგიერთმა მაცხოვრებელმა წყალდიდობის რისკებიდან გამომდინარე, მოითხოვა საყრდენი კედლის და სანიაღვრე არხის [დამონტაჟება], რაც ხაზს უსვამს დამატებითი ზომების საჭიროებას.

2023 წლის ოქტომბერში “სამოქალაქო იდეისა” და “მწვანე ალტერნატივის” სპეციალისტებმა სამშენებლო მოედანზე ჩაატარეს სავლელ სამუშაოები და აღმოაჩინეს რამდენიმე გადაუჭრელი პრობლემა. კერძოდ, კვლავ არსებობს შემდეგი ნაკლოვანებები:

დაბზარული სახლები ადგილობრივი მოსახლეობა დაბზარულ სახლებში თავს დაუცვლად გრძნობს. დაზიანებული სახლების მდგრადობა ეჭვქვეშ დგება გვირაბის მშენებლობის დასრულების შემდეგაც. გვირაბის მშენებლობის დროს მუდმივი ბურღვა და აფეთქებები გახდა ადგილობრივ მუნიციპალიტეტში დახმარების შესახებ არაერთი მიმართვის მიზეზი. მიუხედავად იმისა, რომ მოსახლეობამ თავისი შეშფოთების შესახებ შეატყობინა საავტომობილო გზების დეპარტამენტს, პასუხისმგებლობა არავის აუღია საკუთარ თავზე და არ დახმარებია დაზარალებულ მოსახლეობას.

მიწის ჩამოშლა ერთობლივი საწარმოს მიერ აშენებულ გვირაბთან ორ ლოკაციაზე მოხდა მიწის ჩამოშლა. ერთი ღრმული მალევე იქნა ამოვსებული მიმდებარე მიწის გამოყენებით, მაგრამ მეორე ღრმული ღია დარჩა და გარს შემოავლეს გახული ლენტი. ახლომანლო მცხოვრები ოჯახები შიშობენ, რომ შეუვსებელი ღრმული შეიძლება გაფართოვდეს, საცხოვრებელ სახლებამდე მიაღწიოს და მომავალში ზიანი მიაყენოს მათ. მოსახლეობას ასევე აწუხებს პირუტყვის ორმოში ჩავარდნის რისკი. საავტომობილო გზების დეპარტამენტში ოფიციალური წერილის გაგზავნის მიუხედავად, მათ პასუხი ჯერ კიდევ არ მიუღიათ.

რამოდენიმე ადგილობრივი მცხოვრები დაზარალდა **წყალდიდობის** გამო, როდესაც მთიდან წამოსულმა წყალმა მათ სახლებში შეაღწია. სამშენებლო კომპანიამ მთაზე ააშენა რეზერვუარი, სადაც ინახებოდა მშენებლობისთვის გამოსაყენებელი წყალი. ძლიერი წვიმის დროს რეზერვუარი გადაივსო, რამაც ორი ოჯახის დატბორვა გამოიწვია. საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საჩივრები არ დააკმაყოფილა, ხოლო შემთხვევა სტიქიურ უბედურებას მიაწერეს.

მთლიანობაში, შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის უკვე გადავადებულ პროექტს აქვს სერიოზული გამოწვევები, მათ შორის არის ჩამონგრეული ფერდობი, რომელმაც სამშენებლო მოედანი დააზიანა. ეს პრობლემები ხაზგასმით მიუთითებს უსაფრთხოების ზომების გაძლიერებასა და გარემოსდაცვითი მოთხოვნების გათვალისწინების აუცილებლობაზე.

ქვეშეთი-კობის გზის პროექტი

(ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი)

გზატკეცილის სიგრძე: 22.7 კმ, 2 ზოლიანი გზა
სტრუქტურა: 6 ხიდი, 5 გვირაბი

ლოტი: ლოტი 1, ლოტი 2

კონტრაქტორი: Railway Tunnel Group Co. Ltd.
(ლოტი 1), China Railway 23rd Bureau Group Co.
Ltd (ლოტი 2)

დაფინანსება: აზიის განვითარების ბანკი,
ევროპის რეკონსტრუქციისა და
განვითარების ბანკი

ბიუჯეტი: 1,2 მილიარდი ლარი

ხანგრძლივობა: 2019 წ. – მიმდინარე



სამწუხაროდ, ამ პროექტსაც შეექმნა მრავალი გარემოსდაცვითი პრობლემა, რასაც შედეგად მოჰყვა ფატალური შემთხვევები. 2018 წლის დასაწყისში გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრომ ჩაატარა სემინარი, რომელზეც განხილული იყო ქვეშეთი-კობის გზის მშენებლობასა და ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი საკითხები. შეხვედრაზე საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარემ, ირაკლი ქარსელაძემ [აღნიშნა](#), რომ მრავალი ფაქტორის გაანალიზების შემდეგ, მათ შორის, როგორც არის გარემოზე ზემოქმედება, ტექნიკური დასაბუთება, ფუნქციურობა, გეოლოგიური მოსაზრებები და ბიომრავალფეროვნება, ცხრა ალტერნატიულ ვარიანტს შორის სწორედ ეს პროექტი იქნა შერჩეული, როგორც ყველაზე დაბალანსებული. აღსანიშნავია, რომ ჯერ კიდევ 2019 წელს, ადამიანის უფლებებზე, გარემოსა და კულტურული ძეგლების დაცვაზე ორიენტირებულმა ადგილობრივმა არასამთავრობო ორგანიზაციებმა და ტურისტულმა კომპანიებმა [მიმართეს](#) საქართველოს პრემიერ-მინისტრს და აზიის განვითარების ბანკისა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის პრეზიდენტებს. ორგანიზაციები, რომლებიც ხელს აწერდნენ მიმართვას, ამტკიცებენ, რომ ქვეშეთი-კობის საავტომობილო გზის პროექტი დაწყებული იქნა შესაბამისი შესწავლის გარეშე, რაც [სერიოზულ საფრთხეს უქმნის](#) ხადას ხეობის ისტორიულ მემკვიდრეობას. საუბარი ეხება უნიკალური კომპლექსის, არქეოლოგიური ძეგლების, განსაკუთრებული ბიომრავალფეროვნების, ერთ-ერთი ყველაზე პოპულარული სალაშქრო-ტურისტული მარშრუტის პოტენციურ განადგურებას და ადგილობრივი სოფლის მოსახლეობის კეთილდღეობას.

აზიის განვითარების ბანკის (ADB) მიერ გამოქვეყნებული [ანგარიშის](#) მიხედვით, ხუთი წლის შემდეგ, შვიდ კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლს მუდმივად ემუქრება მნიშ-

ვნელოვანი საფრთხე. ეს, უპირველეს ყოვლისა, გამოწვეულია მათ სიახლოვეს ზვავისაგან დამცავი კედლის არარსებობით. ეს ძეგლებია:

- ყველაწმინდის ეკლესია
- ნარაიდის ციხე-კოშკი
- ზაქაიძეების ციხე-კოშკი
- ძველი საფლავები (საძვალეები)
- წისქვილის კომპლექსი
- ძველი სასაფლაო
- ღვთისმშობლის ეკლესია

2022 წლის ივნისში კომპანია China Railway Tunnel Group Co. Ltd. საავარიო გვირაბი #5-ში აწარმოებდა ასაფეთქებელ სამუშაოებს. ცოტა ხნის შემდეგ, გვირაბის პირის მახლობლად მოხდა გაზის მოულოდნელი გამოფრქვევა. მუშებმა მაშინვე იგრძნეს დისკომფორტი და სუნთქვის გაძნელება და სწრაფი რეაგირების ჯგუფს ევაკუაცია მოსთხოვეს. ოთხი მუშის ევაკუაცია უსაფრთხოდ მოხერხდა, ერთის გამოყვანა კი დამატებით რისკებთან იყო დაკავშირებული ჟანგბადის მაღალი დეფიციტისა და CO2-ის კონცენტრაციის გამო, რამაც ხელი შეუშალა მის ევაკუაციას. საუბედუროდ, როდესაც საავარიო სამსახურის თანამშრომლები მივიდნენ ადგილზე CRTG-ის (China Railway 23rd Bureau Group Co.) თანამშრომელი უკვე გარდაცვლილი დახვდათ [აფეთქების შედეგად CO2-ის დაგროვების გამო](#). გარდა ამისა, ორი თანამშრომელი დაშავდა და ისინი საავადმყოფოში გადაიყვანეს.

აზიის განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანგარიშში, რომელიც წინ უსწრებდა ამ ტრაგიკულ შემთხვევას, ნათქვამია: „სამშენებლო მოედანზე უსაფრთხოების ყოველდღიური ინსპექტირება წარმოებულია შრომის და გარემოს უსაფრთხოების დაცვის წარმომადგენლების მიერ“, აგრეთვე „კონტრაქტორები მუშებს უზრუნველყოფენ პერსონალური დამცავი აღჭურვილობით, თუმცა არ არსებობს კონტროლი ამ აღჭურვილობის გამოყენებაზე“.

გარდა ამისა, ანგარიშში მითითებულია, რომ გვირაბი #1-ის გასასვლელ პორტალთან ტარდებოდა ჰაერის მონიტორინგი ტოქსიკური გაზების არსებობაზე, თუმცა არ არის ნახსენები, რომ, მსგავსი ღონისძიება გვირაბი #5-საც შეეხებოდა. შესაბამისად, აღნიშნული შემთხვევა მეტყველებს კონტრაქტორის მიერ მიღებული უსაფრთხოებისა და მონიტორინგის არასაკმარისი ზომებისა და სოციალური და გარემოსდაცვითი პასუხისმგებლობის აშკარა ნაკლებობაზე, რამაც გამოიწვია მნიშვნელოვანი ხარვეზები და ფატალური შემთხვევები.

ბაკურციხე-წნორის შემოვლითი გზა

გზატკეცილის სიგრძე: 16.6- კმ,
2 ზოლიანი გზა

კონტრაქტორი: **China Road and Bridge Corporation**

კონტრაქტორი: აზიის განვითარების ბანკი,
მსოფლიო ბანკი

ბიუჯეტი: 87,8 მლნ ლარი

ხანგრძლივობა: 2021წ. - მიმდინარე



ბაკურციხე-წნორის შემოვლითი გზა მჭიდროდ დასახლებულ რაიონებში ინტენსიური სატრანზიტო მიმოსვლით ცნობილი კახეთის მაგისტრალური გზის (თბილისი-ბაკურციხე-ლაგოდეხი) უმნიშვნელოვანეს სეგმენტს წარმოადგენს. აღნიშნული გზა გვერდს უვლის წნორის მჭიდროდ დასახლებულ რაიონებს და ექვს მეზობელ სოფელს: ბაკურციხე, კარდენახი, ანაგა, ვაქირი, მაშნაარი, საქობო. მშენებლობა [2021 წელს დაიწყო](#) და თავდაპირველად მისი დასრულება გათვალისწინებული იყო 2 წელიწადში. თუმცა პროექტი გრაფიკის მიხედვით არ დასრულებულა და ჯერ კიდევ მიმდინარეობს.

აღსანიშნავია, რომ გზის მშენებლობის ზონაში მოხვდა მრავალრიცხოვანი სასოფლო-სამეურნეო ნაკვეთი და ვენახები, რომლებსაც მოსახლეობის დიდი ნაწილი ამუშავებს. 2023 წელს ადგილობრივი მაცხოვრებლები [ჩიოდნენ](#), რომ სამშენებლო სამუშაოებმა მთლიანად მოშალა სარწყავი სისტემა, რამაც უარყოფითი ზეგავლენა მოახდინა მოსავალზე. კონტრაქტორ CRBC-ს (China Road and Bridge Corporation) არ შეუმოწმებია წყლის მიღების ტექნიკური სქემა. ეს ფაქტი საქართველოს მელიორაციის სამსახურშიც დაადასტურეს. მსოფლიო ბანკის [2018 წლის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების ანგარიშის](#) მიხედვით, „ერთწლიანი კულტურები შეფასდება, როგორც ფულადი კომპენსაცია ნაგულისხმევი საბაზრო კურსის მიხედვით, 3 წლის განმავლობაში მოსალოდნელი მოსავლის მთლიან ღირებულების შესაბამისად“. თუმცა ადგილობრივი მოსახლეობა აცხადებს, რომ არანაირი სახის კომპენსაცია არ მიუღიათ. 2023 წლის აზიის განვითარების ბანკის (ADB) გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანგარიშში ნათქვამია, რომ კონტრაქტორებმა თავად უნდა მიიღონ მონაწილეობა საჩივრების განხილვის ადგილობრივ მექანიზმში (Local Grievance Redress Mechanism - LGRM). LGRM-ის გადაწყვეტილებების შეუსრულებლობა, მათ შორის უარი კომპენსაციის ანაზღაურებაზე, ან დაზიანებული აქტივების აღდგენაზე, LGRM-ის მიერ მიღებული გადაწყვეტილების შესაბამისად, დარღვევას წარმოადგენს.

გარდა ამისა, აზიის განვითარების ბანკის (ADB) ანგარიში ბაკურციხე-წნორის შემოვლით გზასთან დაკავშირებულ სხვა ეკოლოგიურ პრობლემებსაც გამოავლენს:

სასოფლო-სამეურნეო მიწის დაკარგვა - პროექტი შეეხება 717 ოჯახს, რომლებიც დაკარგავენ სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მქონე სახნავ-სათეს მიწებს, რაც გავლენას მოახდენს მათ საარსებო წყაროზე.

გავლენა ხემცენარეებსა და ვენახებზე - პროექტის მიმდინარეობის დროს განადგურდა დიდი რაოდენობით ხემცენარეები და ვენახები. კერძოდ, 131 524 ხე და 119 621 ვაზი, რამაც მნიშვნელოვანი გარემოსდაცვითი და ეკონომიკური ზარალი გამოიწვია. ეს ზარალი გათვალისწინებული იყო [მსოფლიო ბანკის 2018 წლის ანგარიშში](#), რომელშიც ნათქვამია, რომ „ყოველ დაზიანებულ არამსხმოიარე ხეზე გამოიყოფა თანხა, რომლითაც პროექტის შემოქმედების ქვეშ მოხვედრილი მოსახლეობა (project affected people - PAP) შეძლებს შეიძინოს და დარგოს ნერგები დარჩენილ მიწის ნაწილზე ან სანაცვლოდ გადაცემულ ნაკვეთზე“, ასევე გაითვალისწინება „საბაზრო კურსით ფულადი კომპენსაცია მსხმოიარე ხის ჯიშის, ასაკისა და პროდუქტიულობის შესაბამისად“, თუმცა მითითებული არ არის საკომპენსაციო თანხა. ყველაფერთან ერთად, მდგომარეობა მეტყველებს იმაზე, რომ უკანასკნელი ხუთი წლის განმავლობაში არავითარი პრევენციული ზომები არ ყოფილა მიღებული აღნიშნული გარემოსდაცვითი პრობლემის გადასაჭრელად.

გავლენა სოციალურად დაუცველ ოჯახებზე - 615 ოჯახი სერიოზულად დაზარალდა ნაყოფიერი მიწის 10%-ზე მეტის დაკარგვის გამო. 28 კომლი აღიარებულ იქნა სოციალურად დაუცველად, რომლებიც სპეციალურ დახმარებას საჭიროებენ.

დასასრულს უნდა აღვნიშნოთ, რომ კახეთის მაგისტრალური გზის უმნიშვნელოვანესი მონაკვეთი ბაკურციხე-წნორის შემოვლითი გზის პროექტი შემუშავებული იყო მჭიდროდ დასახლებული ზონების ინტენსიური სატრანზიტო მოძრაობისაგან განტვირთვის მიზნით. მიუხედავად იმისა, რომ სამუშაოების დასრულებისთვის განსაზღვრული იყო ორი წელი და ამ პროექტს მნიშვნელოვან ფინანსურ დახმარებას უწევდა აზიის განვითარების ბანკი და მსოფლიო ბანკი, კომპანია China Road and Bridge Corporation-ს მიერ წარმოებული 2021 წელს დაწყებული პროექტი ჯერ ისევ დაუსრულებელი რჩება. მშენებლობამ სერიოზული ზარალი მიაყენა სოფლის მეურნეობას, მოშალა სარწყავი სისტემა, მნიშვნელოვნად შეამცირა სახნავ-სათესი მიწები და გაანადგურა ხეები და ვენახები. დაპირებული კომპენსაციისა და საჩივრების განხილვის მექანიზმის მიუხედავად, ადგილობრივი მოსახლეობა აცხადებს, რომ მათ არ მიუღიათ კომპენსაცია, რაც იმაზე მიუთითებს, რომ ვერ მოხერხდა პრევენციული ზომების გატარება და გარემოსდაცვითი და სოციალური პრობლემების მოგვარება.

ჩვენს კვლევაში შეფასებულია საქართველოში ავტომაგისტრალზე სხვადასხვა სამშენებლო პროექტების ზეგავლენა გარემოზე, კერძოდ იმ პროექტების, რომლებიც დაფინანსებულია და ხორციელდება საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტებისა (IFIs) და ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის წარმომადგენელი კონტრაქტორების მიერ. კვლევა მოიცავდა რამდენიმე პროექტს, მათ შორის არის ქობულეთის შემოვლითი გზა, სამტრედია-გრიგოლეთის, ჩუმათელეთი-ხევის, ხევი-უბისა, უბისა-შორაპანის, შორაპანი-არგვეთას, ქვეშეთი-კობის და ბაკურციხე-წნორის გზის პროექტები. თითოეული მონაკვეთი შესწავლილი იქნა გარემოსდაცვით ნორმებთან შესაბამისობის, მართვის პრაქტიკის და ადგილობრივ მოსახლეობასა და ეკოსისტემებზე ზემოქმედების კუთხით.

ქობულეთის შემოვლითი გზასთან მიმართებაში გამოვლინდა ისეთი პრობლემები, როგორცაა წყლის რესურსების არასწორი მართვა, ნიადაგის ეროზია, ჰაერის ხარისხი და ხმაურით დაბინძურება, რაც ნეგატიურ გავლენას ახდენს წყლის ეკოსისტემებსა და ადგილობრივ მოსახლეობაზე. **სამტრედია-გრიგოლეთის მონაკვეთზე** გამოვლინდა გარემოსდაცვითი მონიტორინგის დეტალური ანგარიშების არარსებობა, რამაც გამოიწვია სამშენებლო კომპანიების წინააღმდეგ პროტესტი გარემოსთვის ზიანის მიყენების გამო. **ჩუმათელეთი-ხევის მონაკვეთზე** გვირაბის გადახრამ, მეწყრულმა რისკებმა, მდინარის კალაპოტის შევიწროებამ და გარემოს დაბინძურებამ მოსახლეობის სერიოზული შეშფოთება გამოიწვია წყალდიდობებისა და მეწყერების გამო. **ხევი-უბისას მონაკვეთზე** გამოვლინდა შემდეგი პრობლემები: ნარჩენების არასწორი მართვა, სახიფათო მასალების არასწორი ექსპლუატაცია, ჰაერისა და წყლის დაბინძურება, რასაც კიდევ უფრო ამძიმებდა არაადეკვატური საყოფაცხოვრებო პრაქტიკა. **უბისა-შორაპანის მონაკვეთზე** შეიქმნა გეოლოგიური პრობლემები, დაბინძურდა მდინარე ძირულა, მშენებლობის დაბალმა ხარისხის კონტროლმა და არასაკმარისმა კვლევებმა გამოიწვია მეწყერი და სეისმური რისკები. **შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთზეც** ასევე შეიქმნა გარემოსდაცვითი პრობლემები, ფერდობის ჩამოშლა, მატერიალური ზარალი, ხმაური და მტვერი გამოწვეული იყო დამატებითი კვლევებისა და უსაფრთხოების ზომების ნაკლებობით. **ქვეშეთი-კობის გზის პროექტის** განხორციელებისას გარემოსდაცვითი პრობლემებმა ზეგავლენა მოახდინა ადგილობრივ ეკოსისტემებსა და დასახლებულ პუნქტებზე, რაც ხაზგასმით მიუთითებს დეტალური მონიტორინგისა და მოთხოვნათა შესრულების აუცილებლობაზე. **ბაკურციხე-წნორის შემოვლითი გზის** მშენებლობამ სერიოზულად დააზარალა სოფლის მეურნეობა, შეაფერხა სარწყავი სისტემის მუშაობა და მნიშვნელოვნად შეამცირა სახნავ-სათესი მიწების, ხემცენარეებისა და ვენახების რაოდენობა. შედეგად დაზარალდა 717 ოჯახი, ხოლო 615 სოციალურად დაუცველი კომლი დაპირებული კომპენსაციის გარეშე დარჩა. ამ პრობლემების არსებობა ხაზგასმით მიუთითებს პრევენციული ზომებისა და გარემოსდაცვითი მართვის ნაკლოვანებებზე.

კვლევაში ხაზგასმულია როგორც საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტების (IFI), ასევე საქართველოს მთავრობის კრიტიკულ როლი გარემოსდაცვითი ნორმების დაცვისა

და ანგარიშვალდებულების უზრუნველყოფის საკითხში. აღინიშნა, რომ ზოგიერთ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტს არ გააჩნია გარემოსდაცვითი მონიტორინგის შესაბამისი ანგარიშები, მიუხედავად მათი ვალდებულებისა, განახორციელონ მიერ დაფინანსებული პროექტების მუდმივი კონტროლი. კერძოდ, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანგარიშებს მხოლოდ აზიის განვითარების ბანკისათვის (ADB) აწარმოებს, ვინაიდან ეს მათ პირდაპირ ვალდებულებას წარმოადგენს. სხვა შემთხვევებში მთავრობა უგულებელყოფს მოქალაქეების წინაშე კონსტიტუციით ან გარემოს დაცვის შესახებ საქართველოს კანონით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს. გარემოს ეროვნულ სააგენტოს, რომელიც პასუხისმგებელია ქვეყნის მასშტაბით ეკოლოგიური მდგომარეობისა და რისკების შესახებ ანგარიშების წარმოებაზე, არ აქვს შესაბამისი შესაძლებლობა და ცოდნა, რათა გამოიკვლიოს არსებული რისკების გამომწვევი მიზეზები. ანგარიშების ნაკლებობა ართულებს პრევენციული ზომების მიღებას, შესაბამისად, მნიშვნელოვანია გამოცდილი კერძო ორგანიზაციების ჩართვა სიღრმისეული გარემოსდაცვითი შეფასებების შესასრულებლად. მთავრობა არ ასრულებს რა [აღნიშნულ მოთხოვნებს], ის ამგვარად უგულებელყოფს თავის კონსტიტუციურ და სამართლებრივ მოვალეობებს.

საქართველოს მთავრობა, როგორც დაფინანსების მიმღები, პასუხისმგებელია საერთაშორისო სტანდარტების დაცვაზე და დარღვევების აღმოფხვრაზე. ეს მათ შორის გულისხმობს კონტრაქტორებზე პასუხისმგებლობის დაკისრებას მათი ქმედებების გამო და პრევენციული ზომების მიღებას პროექტის დაწყებამდე. თუმცა რამდენიმე პროექტის მაგალითზე ჩანს, რომ სახელმწიფო გაუთვითცნობიერებულია გარემოსდაცვითი პრობლემების შესახებ და პრიორიტეტულ მნიშვნელობას არ ანიჭებს გარემოს დაცვის თვალსაზრისით წინდახედული და რეპუტაციის მქონე კომპანიების მოზიდვას საგულდაგულო შერჩევის გზით. სწორედ ამიტომ, მრავალი გარემოსდაცვითი დარღვევა არ არის აღმოფხვრილი.

საერთო ჯამში, კვლევის შედეგები თვალნათლივ მითითებს გარემოს დაცვის მეთოდების გაუმჯობესების, რეგულაციების უფრო მკაცრი შესრულების და წარმოდგენილ ინფრასტრუქტურულ პროექტებში მონაწილე ყველა მხარის პასუხისმგებლობის გაზრდის აუცილებლობაზე, გარემოზე მათი ზემოქმედების შერბილების და მოსახლეობის კეთილდღეობის დაცვის მიზნით.