



მთავარი ჩვენს შესახებ არქივი პარტნიორები ფორუმი კონტაქტი



მთავარი თემები

სიახლეები

- ბანკები და ფინანსები
- პოლიტიკა
- საზოგადოება
- ბიზნესი
- ტურიზმი
- უმრავი ქონება
- ენერგეტიკა
- სოფლის მეურნეობა
- მსოფლიო ეკონომიკა
- უცხოური პრესა

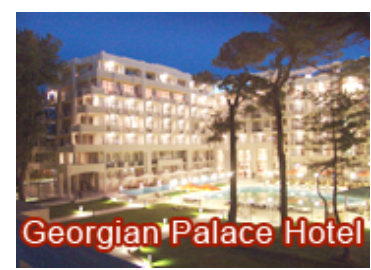
საზოგადოება : თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი ჩაშლის პირასა

ნანახია: 1994

ახალი ნომერი



პარტნიორები



სისტემაში შესვლა

სახელი

პაროლი:

შესვლა

- რეგისტრაცია!
- პაროლის აღდგენა

კალენდარი

საერთაშორისო ორგანიზაციები, რომლებიც პროექტს აფინანსებენ, მასში არსებული ხარვეზებით უკმაყოფილონი არიან რამდენიმე დღის წინ თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის მომსახურებაზე ტენდერი გაიმართა. როგორც ცნობილია, ტენდერში ქართულ-ჩინურმა კონსორციუმმა გაიმარჯვა. პროექტს სწორედ ეს კონსერციუმი განახორციელებს. თუმცა, პროექტის განხორციელებას საფრთხე ემუქრება. ამ ეჭვს კი არასამთავრობო ორგანიზაცია "მწვანე ალტერნატივას" წარმომადგენელი ირაკლი მაჭარაშვილი გამოთქვამს. მისი მტკიცებით, "საქართველოს რკინიგზამ" შემოვლითი რკინიგზის ტენდერი ისე ჩაატარა, გარემოს დაცვის სამინისტროს გარემოზე ზემოქმედების შეფასება არ დაუდია. შესაბამისად, არ არსებობს მშენებლობის ნებართვაც, რასაც საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები უყურადღებოდ არ დატოვებენ. როგორც მაჭარაშვილი აცხადებს, არც ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკს და არც ევროპის საინვესტიციო ბანკს, რომლებიც პროექტის სპონსორები არიან, ეს ხარვეზები არ მოსწონთ. ამიტომ გამორიცხული არ არის, რომ დაფინანსება შეაჩერონ. "ბანკები და ფინანსებთან" არასამთავრობო ორგანიზაცია "მწვანე ალტერნატივას" წარმომადგენელი ირაკლი მაჭარაშვილი საუბრობს.

ზატონო ირაკლი, როგორც ცნობილია, თქვენმა ორგანიზაციამ ჩაატარა თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის კვლევა. თქვენ ასევე რეკომენდაციები მიეცით "თბილისის რკინიგზას". რა სახისა და შინაარსისაა ეს რეკომენდაციები და გათვალისწინებული იქნა თუ არა ისინი?

- ჩვენს მიერ ჩატარებული კვლევა, ფონდი "ღია საზოგადოება საქართველოს" მიერ, კვალიციის "გამჭვირვალე საერთაშორისო დახმარება საქართველოსთვის" ფარგლებში




დაფინანსდა. თავად პროექტი კი საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებმა, "ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა" და "ევროპის საინვესტიციო ბანკმა" დააფინანსეს. ამასთან, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებს იმისთვის რომ დააფინანსონ რაიმე პროექტი, გარკვეული მოთხოვნები აქვთ. ამ მოთხოვნებს შორისაა

« თბი 2013 »

- [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#)
- [6](#) [7](#) [8](#) [9](#) [10](#) [11](#) [12](#)
- [13](#) [14](#) [15](#) [16](#) [17](#) [18](#) [19](#)
- [20](#) [21](#) [22](#) [23](#) [24](#) [25](#) [26](#)
- [27](#) [28](#) [29](#) [30](#) [31](#)

ვალუტა

22-05-2013

	1.6361	0.0007
	2.1047	0.0021
	0.0525	0.0296

CURRENCY RATES BY [BDOOM.GE](#)

გამოკითხვა

სტატიების არქივი

- მაისი 2013 (159)
- აპრილი 2013 (208)
- მარტი 2013 (199)
- იანვარი 2013 (32)
- დეკემბერი 2012 (169)
- ნოემბერი 2012 (196)
- ოქტომბერი 2012 (224)
- სექტემბერი 2012 (140)
- აგვისტო 2012 (140)
- ივლისი 2012 (114)
- ივნისი 2012 (116)
- მაისი 2012 (153)
- აპრილი 2012 (98)
- მარტი 2012 (175)
- დეკემბერი 2011 (41)
- ნოემბერი 2011 (152)
- ოქტომბერი 2011 (143)
- სექტემბერი 2011 (148)
- აგვისტო 2011 (141)
- ივლისი 2011 (134)
- ივნისი 2011 (146)
- მაისი 2011 (184)
- აპრილი 2011 (121)
- მარტი 2011 (125)

სხვადასხვა გარემოსდაცვითი და სოციალური რეგულაციების დაკმაყოფილება. ჩვენი ორგანიზაცია სწორედ ამ კუთხით მონაწილეობს მიმდინარე პროცესებში. ჩვენ გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების მონიტორინგს ვახდენთ. სწორედ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების რეგულაცია გულისხმობს იმას, რომ ისეთი ტიპის პროექტებზე, რომლებმაც შეიძლება ზეგავლენა იქონიოს როგორც ბუნებრივ, ისე სოციალურ გარემოზე, უნდა გაიაროს სამი ეტაპი. ჩვენ ყველა ამ ეტაპზე გარკვეული რეკომენდაციები მოვამზადებთ და მივაწოდებთ შესაბამის ორგანოებს. მათი ნაწილი მიღებულია, ზოგიერთი ჯერ-ჯერობით განხილვის ეტაპზეა, ზოგიერთი კი არ იქნა მიღებული. მაგალითად ერთ-ერთ ეტაპზე განხილვებოდა საკითხი, რომ სადგური უნდა გაკეთებულიყო კარსანში თბილისის შემოსასვლელში, რაც ჩვენ მივიჩნიეთ, რომ არ იქნებოდა მიზანშეწონილი, ვინაიდან იქ მცხეთის ყოფილი ატომური რეაქტორი მდებარეობს, რომელიც ახლა გაჩერებულია. ჩვენს მიერ მიწოდებული რეკომენდაციების შემდეგ ეს ფაქტი გათვალისწინებული იქნა და იქ სადგურის მშენებლობა აღარ იგეგმება.

- როგორც თქვენ აღნიშნეთ, თქვენს მიერ ძირითადად ხდება პროექტის გარემოზე ზემოქმედების საკითხის კვლევა და ანალიზი. თქვენს ხელთ არსებული ინფორმაციით, რა საფრთხეებს შეიცავს ეს პროექტი ეკოლოგიური თვალსაზრისით და რამდენად დიდი ზეგავლენის მოხდენა შეუძლია გარემოზე?

- ამ პროექტთან მიმართებაში რამდენიმე საკითხია, რომელიც ჩვენთვის მნიშვნელოვანია როგორც გარემოსდაცვითი, ისე სოციალური კუთხით. ზოგადად, ამ პროექტის იდეა მისაღებია იმ თვალსაზრისით, რომ ამ პროექტის მიხედვით არ არის მიზანშეწონილი სახიფათო ტვირთების გადატანა მჭიდროდ დასახლებულ (მაგალითად ნავთობპროდუქტები) ტერიტორიაზე, როგორც ეს ახლა ხდება. რა თქმა უნდა, ეს სწორია, მაგრამ იმ ფორმით, რომელიც შემოთავაზებულია, პრობლემა კი არ გადაიჭრება, არამედ თბილისის ერთი პრესტიჟული უბნიდან სარკინიგზო მიმოსვლა გადაინაცვლებს თბილისის სხვა უბანში - ავჭალაში, რომელიც არაპრესტიჟულ უბნად ითვლება.

პროექტის მიხედვით, რკინიგზა გაივლის 18-20 მეტრიან მიწაყრილზე რომელიც ორად გაყოფს ამ მჭიდროდ დასახლებულ უბანს, ავჭალას, თუმცა, უსაფრთხოება სათანადოდ არ არის უზრუნველყოფილი. ფაქტია, რომ სვანეთის უბანში და დიდუბიდან ნავთლულამდე ტერიტორიაზე მოსახლეობა ხმაურით აღარ შეწყობდება, მაგრამ არაფერი დაუშავებია ავჭალის მოსახლეობას, რომელსაც ხმაურის ატანა მოუწევს. ის ადამიანები, ვინც თავიდან დასახლდნენ ნავთლულში, ასე ვთქვათ, ხელს აწერდნენ იმას, რომ იცხოვრებდნენ რკინიგზის გვერდზე, ხოლო ავჭალის მოსახლეობისთვის კი არავის უკითხავს, სურდათ მათი საცხოვრებელი ადგილის სიახლოვეს სარკინიგზო ხაზის აშენება თუ არა.

- როგორც თქვენ აღნიშნეთ, რკინიგზის ხაზი უშუალოდ დასახლებულ პუნქტებში გაივლის. ანუ, ბუნებრივია, საჭირო გახდება მოსახლეობის ნაწილის გასახლება და მათთვის კომპენსაციების მიცემა. თქვენი ინფორმაციით, რამდენ ოჯახს შეეხება გასახლება და რა თანხას აძლევენ მათ კომპენსაციის მიზნით?

- ამჟამინდელი დაგეგმვა ითვალისწინებს იმ ოჯახებისთვის, რომლებიც



- თაოტი 2011 (155)
- თებერვალი 2011 (143)
- იანვარი 2011 (85)
- დეკემბერი 2010 (143)
- ნოემბერი 2010 (113)
- ოქტომბერი 2010 (97)
- სექტემბერი 2010 (26)
- აგვისტო 2010 (120)
- ივლისი 2010 (98)
- ივნისი 2010 (77)
- მაისი 2010 (92)
- აპრილი 2010 (40)
- მარტი 2010 (37)
- თებერვალი 2010 (40)
- იანვარი 2010 (59)
- დეკემბერი 2009 (34)
- ნოემბერი 2009 (51)
- ოქტომბერი 2009 (121)
- სექტემბერი 2009 (49)
- აგვისტო 2009 (17)
- ივლისი 2009 (94)
- ივნისი 2009 (91)
- მაისი 2009 (50)
- აპრილი 2009 (56)
- მარტი 2009 (121)
- თებერვალი 2009 (85)
- იანვარი 2009 (10)

მთვლელები



თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი ჩაშლის პირასა » banksandfinance.ge

საცხოვრებელ ადგილებზე გაივლის რკინიგზა. მაგალითად, იმ შემთხვევაში, თუ რკინიგზა გადის ამ მოსახლეობის საკარმიდამო და საცხოვრებელ ადგილებზე, კომპენსაციას მიიღებენ, მაგრამ ის ადამიანები, რომელთა საცხოვრებელ ადგილსაც 20-30 მეტრში გაუვლის სარკინიგზო ხაზი, კომპენსაციას ვერ მიიღებენ. ამ უკანასკნელთ მხოლოდდამხოლოდ მეტალოპლასტმასის კარ-ფანჯრების ჩასმას სთავაზობენ, რაც, ჩემი აზრით, ნამდვილად არ არის საკმარისი.

კიდევ ერთი პრობლემატური საკითხი არის ის, რომ რკინიგზა ახლოს გაივლის თბილისის წყალსაცავთან. მიუხედავად იმისა, რომ ჩვენს მიერ მიწოდებული რეკომენდაციების საფუძველზე მოხდა სარკინიგზო ხაზის თბილისის წყალსაცავისგან დაშორება, იგი მაინც ახლოსაა წყალსაცავთან და ამჟამად დაშორება მათ შორის 900 მეტრს შეადგენს. რაც გარკვეულ საფრთხეს შეიცავს. რკინიგზაზე გარკვეული ავარიის მოხდენის შემთხვევაში და ცისტერნით ნავთობპროდუქტების დაღვრის შემთხვევაში, რაც 30 000 ტონაა, თბილისის წყალსაცავის 50% საშინელ მდგომარეობაში აღმოჩნდება, ეს კი სასმელი წყლის გარეშე დატოვებს, მინიმუმ, თბილისის სამ რაიონს და გააფუჭებს გარდაბნის რაიონის 20 000 ჰექტარ სავარგულს. ჩვენი რეკომენდაციების შემდეგ, ამ საკითხთან დაკავშირებით შეიმუშავეს გარკვეული დაცვითი ღონისძიებები, მაგრამ საბოლოოდ ეს საკითხი არ არის გადაწყვეტილი. თბილისის ზღვას კვების სხვადასხვა წყარო აქვს, ის იკვებება როგორც მიწისზედა წყლებით და მდინარეებით, ასევე უამრავი მიწისქვეშა წყლებითაც, რომლებიც ავსებენ ამ ზღვას და, სამწუხაროდ, ეს ნაკადები ბოლომდე არ არის შესწავლილი. რკინიგზა, ასევე, კვეთს თბილისის ეროვნული პარკის ნაწილს. საინტერესოა, რომ როდესაც შეიქმნა თბილისის ეროვნული პარკი, თბილისის მერიამ და გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრომ დადეს მემორანდუმი, რომ ერთდროულად იზრუნებდნენ თბილისის ეროვნულ პარკზე, თუმცა, დღემდე ამ მემორანდუმის თანახმად, თბილისის ეროვნული პარკისთვის არაფერი გაკეთებულა. საინტერესოა, ისიც, რომ მაშინ მინისტრის რანგში მემორანდუმს ხელს დავით ჩანტლაძე აწერდა, რომელიც ახლა იმ საკონსულტაციო კომპანიის, რომელმაც ეს პროექტი მოამზადა, სახელით აწერს ხელს იმას, რომ შემოვლითმა რკინიგზამ თბილისის ეროვნულ პარკზე გაიაროს, რაც კანონის დარღვევაა.

- რკინიგზის ეროვნულ პარკზე გავლის შემთხვევაში, დაახლოებით, პარკის რა ტერიტორია განადგურდება?

- ზუსტად ამის დადგენა რთულია, მაგრამ ფაქტია, რომ ეს არის კანონის დარღვევა, თორემ გარემოს დაცვის თვალსაზრისით შეიძლება დიდი ზიანი არც კი მივიღოთ.

ამ პროექტის მიზანი არის ის, რომ მისი განხორციელების შედეგად გამოთავისუფლდება დაახლოებით 100 ჰა ტერიტორია და იქ აშენდება გარკვეულის სახის ინფრასტრუქტურა, თუმცა, ისიც გასათვალისწინებელია, რომ დაახლოებით 100 წელია აქ რკინიგზა არსებობს და ეს ტერიტორია ისტორიულად ძალიან სერიოზულადაა დაბინძურებული. ევროკავშირის დაფინანსებით რკინიგზამ მოიპოვა დაფინანსება ამ დაბინძურების შესასწავლად, ხოლო დაბინძურების შესწავლის შემდეგ რა მოხდება, იქნება თუ არა ეს ტერიტორია საცხოვრებლად ან კომერციული თვალსაზრისით გამოსადეგი, ჯერ კიდევ არ არის ცნობილი.

რაც შეეხება ამ პროექტის მიზანშეწონილობას, შეიძლება ითქვას, რომ სესხს იღებს "საქართველოს რკინიგზა", თუმცა, "საქართველოს რკინიგზა" ამ პროექტიდან ვერანაირ ეკონომიკური ეფექტს ვერ მიიღებს. ეფექტი ამ პროექტიდან მხოლოდ ქალაქ თბილისის იქნება მაშინ, ამ თვალსაზრისით ამხილავს ისიც, რომ კანონი თბილისის



თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი ჩამოსა პირასა » banksandfinance.ge
 თბილისის ექსტენსია, სადაც ას სავალსა ბიზნისი ასსეულა სემსი უსდა პეღო ეღლაე თბილისს
 და არა "საქართველოს რკინიგზას".
 ყველაზე მნიშვნელოვანი ისაა, რომ საზოგადოების მთელი ყურადღება გადატანილი
 არის არჩევნებზე და ეს პოლიტიკოსები რაღაც თითიდან გამოწოვილ თემებს ეძებენ
 ყურადღების მისაპყრობად. ბოლო დროს ხშირად ვხვდებით ხოლმე პოლიტიკურ
 პარტიებს, რომლებიც ამ თემით სპეკულირებენ, არსობრივად კი ამ პროექტის შესახებ
 არავენ იცის.



გოგა აბრამიშვილი

→ ბეჭდვა



Copyright © banksandfinance.ge vaja pshavela str. Tbilisi. Georgia. Tel: 39 67 48