

[RSS](#)



- [მთავარი](#)
- [ახალი ამბები](#)
- [ეკონომიკა](#)
- [ტექნოლოგიები](#)
- [სამართალი](#)
- [კომენტარი](#)
- [კულტურა](#)
- [საზოგადოება](#)
- [ბლოგები](#)

[Home](#) / [საზოგადოება](#) / შემოვლითი რკინიგზის პროექტი - პრობლემა მოსახლეობისთვის
2010.04.19

შემოვლითი რკინიგზის პროექტი - პრობლემა მოსახლეობისთვის

Nestan Tsetskhladze

შემოვლითი რკინიგზის გაყვანის გამო ავჭალის სააგარაკო დასახლების მცხოვრებლების ნაწილს გაასახლებენ, ნაწილს კი ლიანდაგიდან 20-50 მეტრში მოუწევთ ცხოვრება. გაურკვეველ მდგომარეობაში მყოფმა მოსახლეობამ ჯერ არ იცის როგორ პირობებს სთავაზობს “საქართველოს რკინიგზა”.

შემოვლითი რკინიგზის გაყვანის გამო ავჭალის სააგარაკო დასახლების მცხოვრებლების ნაწილს გაასახლებენ, ნაწილს კი ლიანდაგიდან 20-50 მეტრში მოუწევთ ცხოვრება. გაურკვეველ მდგომარეობაში მყოფმა მოსახლეობამ ჯერ არ იცის როგორ პირობებს სთავაზობს “საქართველოს რკინიგზა”.

გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციების დახმარებით ავჭალის მოსახლეობამ გარემოს დაცვის სამინისტროს 2009 წლის 10 დეკემბერს მიმართა. მიმართვაში შესთავაზა ალტერნატიული გეგმა, რომლის მიხედვითაც სარკინიგზო ხაზს დასახლებული ტერიტორიის მოშორებით უნდა გაევიდნენ.

გარემოს დაცვის სამინისტრომ ეს განცხადება რეაგირების გარეშე დატოვა, რადგან კანცელარიაში აღარ არსებობდა დოკუმენტი, რომლის მიხედვითაც უნდა განხილულიყო შემოთავაზებული მარშრუტი.

სამინისტროს განცხადებაში ნათქვამი იყო, რომ ერთ-ერთმა განმცხადებელმა, ვაჟა ბესელიამ, ”დამატებით მოგვმართა თხოვნით, რეაგირების გარეშე დაგვეტოვებინა ზემოაღნიშნული წერილი და სამინისტროს მიერ მოხდა საკონტაქტო პირისათვის წარმოდგენილი განცხადებისა და თანდართული დოკუმენტაციის დაბრუნება.”

ვაჟა ბესელია მეორე განცხადებაში წერს: “ერეკლე ეზუგბაიას კაბინეტში საქართველოს რკინიგზის კომპეტენტურმა სპეციალისტებმა დეტალურად აგვიხსნეს ჩვენთვის საინტერესო მონაკვეთის ტექნიკურ-ეკონომიკური მდგომარეობა. რის შედეგადაც დავეთანხმე მათ არგუმენტებს.”

”ნეტგაზეთი” დაუკავშირდა ვაჟა ბესელიას იმის გასარკვევად, თუ რატომ გამოიტანა სამინისტროდან მის მიერვე შეტანილი განცხადება, თანაც ისე, რომ სხვა ხელმომწერებს არაფერი ჰკითხა. ვაჟა ბესელიამ საუბარზე უარი განაცხადა.

ირაკლი მაჭარაშვილი, არასამთავრობო ორგანიზაცია “მწვანე ალტერნატივას” წარმომადგენელი ამბობს, რომ სამინისტროს არ ჰქონდა უფლება კანცელარიაში შეტანილი განცხადების უკან დაბრუნება. მისი თქმით სამინისტრომ კანონი დაარღვია:

– ”ვაჟა ბესელია იყო ერთი ადამიანი ამ განცხადების 354 ხელმომწერთა შორის. კანცელარიაში შესული განცხადების უკან გატანა აკრძალულია. საკონტაქტო პირს რა რწმუნებულება ჰქონდა რომ 354 ადამიანის მიმართვა გამოეთხოვა?”

ირაკლი მაჭარაშვილი სამინისტროს იმაშიც ადანაშაულებს, რომ ავჭალის მცხოვრებლებს არ მიეცა საშუალება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების განხილვაში მიეღოთ მონაწილეობა, მაშინ როცა იმავე სამინისტრომ ”მწვანე ალტერნატივას” ნება დართო განხილვებში მონაწილეობის მიღებაში.

შემოვლითი რკინიგზა, გეგმის მიხედვით, სადგურ ”ავჭალიდან” იწყება და ლილოს დასახლებასთან მთავრდება. რკინიგზის ხაზი ავჭალის დასახლებას შუაზე ყოფს და ადგილობრივ მცხოვრებლებთან კუთვნილ საკარმიდამო და სააგარაკე ნაკვეთებზე გაივლის.

რკინიგზის აშენების შემთხვევაში "საქართველოს რკინიგზა" განსახლების ჩარჩო დოკუმენტის" მიხედვით მესაკუთრეებისგან შეისყიდის ნაკვეთებს. თუ მესაკუთრეს ნაკვეთის გაყიდვის სურვილი არ ექნება, მას პრეზიდენტის ბრძანებულების საფუძველზე გამოასახლებენ და კომპენსაციას მისცემენ.

"საქართველოს რკინიგზაში" აცხადებენ, რომ მომზადდა განსახლების ჩარჩო დოკუმენტი, სადაც მოცემულია კომპენსაციისა და განსახლების პრინციპები და პროცედურები საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკის შესაბამისად.

"შუშავდება განსახლების დეტალური სამოქმედო გეგმა. ამჟამად დასრულებულია ამ გეგმის შემუშავების პირველი ეტაპი, რომელიც გულისხმობს ზემოქმედების ქვეშ მყოფი ოჯახების დეტალურ სოციალურ-ეკონომიკურ კვლევას. შემდეგომ ეტაპებზე მოხდება კომპენსაციისა და განსახლების პაკეტების შემუშავება და მოსახლეობასთან მოლაპარაკებების დაწყება, ეს პროცესი 2010 წლის ზაფხულში დაიწყება", - აცხადებს რკინიგზის პრესმდვანი ლედი ხვინგია.

გაურკვეველ მგომარეობაში არიან ავჭალის დასახლების მცხოვრებლები და ეს მათ გაღიზიანებას იწვევს.

– "უკეთესი იქნებოდა ჩვენს დასახლებაზე საერთოდ არ გაევილო რკინიგზას, მაგრამ თუ სახელმწიფო მნიშვნელობის პროექტი ხორციელდება ჩვენ არ ვიქნებით ხელისშემშლელი. მხოლოდ, უნდა ვიცოდეთ – როგორ პირობებში გვიპირებენ დასახლებას,"- აცხადებენ ავჭალის მკვიდრნი.

თამაზ ალაპიშვილი ავჭალაში მებაღეობის აგარაკებზე ცხოვრობს. მისი სახლი უკვე აღწერეს, თუმცა ზუსტად არ იცის გასახლებენ თუ არა. არც ის იცის გასახლების შემთხვევაში როგორი ტიპის კომპენსაციას მიიღებს. იგი ამბობს, რომ რკინიგზის გაყვანის რამდენიმე ვარიანტი არსებობს, ერთ-ერთი ვარიანტით შესაძლოა ლიანდაგმა მისი ეზოს ნახევარზე გაიაროს.

– "მგონია, რომ უსახლკაროდ ისედაც არ დაგვტოვებენ, მაგრამ საჭირო კომპენსაცია უნდა მომცენ. ზუსტად თვითონაც ვერ გვეუბნებიან... ვაპირებ, რომ ჩემი უფლებები ყველა შემთხვევაში დავიცვა".

მშენებლობით უკმაყოფილო არიან ისინი, ვინც მომავალი რკინიგზის გასწვრივ იცხოვრებენ. ყველაზე მეტად რკინიგზის სიახლოვის გამო წუხან. 18 მეტრის სიმაღლის მიწაყრილზე მოწყობილმა სარკინიგზო ხაზმა, ზოგიერთ შემთხვევაში, საცხოვრებელი სახლიდან 20-50 მეტრის მოშორებით უნდა გაიაროს.

ნატო ბეჟიტაშვილი ლიბანის პირველ ჩიხში ცხრასართულიანი კორპუსის პირველ სართულზე ცხოვრობს. მან "საქართველოს რკინიგზის" წარმომადგენლებთან შეხვედრისას გაარკვია, რომ კორპუსის ეზოში მდებარე მისი კუთვნილი ფარეხი კომპენსაციის სანაცვლოდ უნდა დაინგრეს. ზუსტად არც მან იცის რამდენი იქნება კომპენსაცია.

"რადგანაც ჩემი კუთვნილი ფარეხი წითელ ზონაში ხვდება, ლიანდაგი სახლთან ახლოს გაივლის. სულაც არ მინდა შევწუხდე ყოველდღე მატარებლის ხმაურით და მეტალოპლასტმასის ფანჯარა იმ ხმაურს ვერ დაიჭერს. მატარებლის

ხმაურის პირობებში მირჩევნია სხვაგან დაგვასახლონ და კომპენსაცია მოგვცენ”.



ირაკლი მაჭარაშვილი, ამბობს, რომ რკინიგზის გაყვანის შემდეგ ადგილობრივი მესაკუთრეების ქონების ფასები დაეცემა ჰაერის დაბინძურებისა და ხმაურის გამო:

– ”კომპენსაცია უნდა იყოს სამართლიანი. ვინც დასახლდა რკინიგზის განაპირას ის ხელს აწერდა ამ პირობებზე. როცა რკინიგზა გადადის ეკოლოგიურად სუფთა უბანში, მისი მკვიდრები გამოდიან დაზარალებული. ამიტომ, კომპენსაცია უნდა ვრცელდებოდეს არამარტო მათზე, ვის საკუთრებაზეც გაივლის ეს რკინიგზა, არამედ მათზეც, ვინც რკინიგზის გასწვრივ იცხოვრებს და მისი ქონება გაუფასურდება”.

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტში (ბსგშ) ნათქვამია, რომ ხმაურის შესამცირებლად ”აუცილებელი იქნება ისეთი ტექნიკური ღონისძიებების გამოყენება, როგორცაა აკუსტიკური ეკრანები, მიწაყრილები ან სხვა სახის ხმაურდამცავი ზღუდეები, რომელთა კონსტრუქციები შეირჩევა აკუსტიკური გაანგარიშების საფუძველზე.”

– ”ხმაურის საწინააღმდეგოდ დამცავი კედლები უნდა აშენდეს. ისინი რაღაც დონეზე იკავებენ ხმაურს, მაგრამ რა ხარისხის იქნება არ ვიცი. ეს ხმაურის სპეციალისტებმა უნდა დათავალონ. დამცავი კედლების სიმძლავრე

დამოკიდებულია დეციბალებზე და ის ციფრებში უნდა იყოს გამოხატული. გზმ-ში კი ასე ზუსტად არ არის მოცემული. თუმცა, ჩემი აზრით, ტექნიკურად შეუძლებელია ასეთი კედლებით ლიანდაგიდან 20 მეტრში მცხოვრებლების ხმაურისგან დაცვა”.

”საქართველოს მწვანეთა მოძრაობის” თანათავმჯდომარე ნინო ჩხობაძეს მიაჩნია, რომ გზმ-ში ზუსტად არ არის დათვლილი როგორი იქნება ხმაურისა და ჰაერის დაბინძურების დონე ავჭალაში:

– “შეფასების დოკუმენტში წერია მხოლოდ ახალი რკინიგზის ზემოქმედება, თუმცა არაფერია ნათქვამი ძველ რკინიგზაზე, რომელიც ასევე ჩაუვლის ავჭალის დასახლებას”.

”ხმაური და ჰაერის დაბინძურება შეიძლება იყოს იმაზე მეტი, ვიდრე ეს წარმოდგენილია გზმ-ში. ორივეს, ძველი და ახალი რკინიგზის, ზემოქმედება უნდა იყოს დათვლილი, რადგან ორივეს ზემოქმედება იქონიებს გავლენას მოსახლეობაზე და 20 000 მოსახლე მოექცევა ორი რკინიგზის ზემოქმედების ქვეშ”- მიაჩნია ჩხობაძეს.

გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციებს გაუმართლებლად მიაჩნიათ რკინიგზის ალტერნატივებისთვის უპირატესობის მინიჭება ეკონომიურობის მიხედვით. გზმ-ში ნათქვამია, რომ ხუთი განხილული ალტერნატივიდან უპირატესობა მიენიჭა უფრო იაფს. შემოვლითი რკინიგზის მშენებლობა 350 მილიონი ევრო ჯდება.

Like 9

0

Tweet 0

კომენტარი