

[RSS](#)



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

[Home](#) / [საზოგადოება](#) / შემოვლითი რკინიგზის პროექტი- საფრთხე #1

2010.04.16

შემოვლითი რკინიგზის პროექტი- საფრთხე #1

[ეკოლოგია](#),

Nestan Tsetskhladze

ავარიების ან დივერსიული აქტების შემთხვევაში თბილისის 700 ათასი მცხოვრები სასმელი წყლის გარეშე დარჩება, თუკი "საქართველოს რკინიგზა" არ შეიმუშავებს რისკების თავიდან აცილების დეტალურ გეგმას.

ავარიების ან დივერსიული აქტების შემთხვევაში თბილისის **700** ათასი მცხოვრები სასმელი წყლის გარეშე დარჩება, თუკი "საქართველოს რკინიგზა" არ შეიმუშავებს რისკების თავიდან აცილების დეტალურ გეგმას.

შემოვლითი რკინიგზა, რომლის მშენებლობა გეგმის მიხედვით 2013 წელს უნდა დასრულდეს, თბილისის ზღვას 900 მეტრით უახლოვდება.

შემოვლითი რკინიგზის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტში წერია, რომ თბილისის წყალსაცავში, თუნდაც ნახევარი ცისტერნის, ანუ 30,000 ლიტრი ნავთობის მოხვედრა, გააფუჭებს წყალსაცავის სასარგებლო მოცულობის 50 პროცენტს, რაც სასმელი წყლის გარეშე დატოვებს თბილისის სამი რაიონის (გლდანი-ნაძალადევის, დიდუბე-ჩუღურეთისა და ისანი-სამგორის) მოსახლეობას. ასევე უწყლოდ დარჩება გარდაბნის რაიონის დაახლოებით 20'000 ჰექტარი სასოფლო-სამეურნეო სავარგულიც.

რკინიგზაზე ინციდენტის შემთხვევაში წყალსაცავის გაჭუჭყიანების რისკი მაღალია. დაღვრილი ნავთობი ადვილად ჩააღწევს გრუნტის წყლებამდე და იქედან (თბილისის) წყალსაცავამდე მიაღწევს.

პროექტი "ზსგზშ" (ბუნებრივი და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება) ორგანიზაციებმა GDC Solutions, მიწის მესაკუთრეთა უფლებების დაცვის ასოციაციამ (ALPR) და "კავკასიის გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციების ქსელმა" (CENN) მოამზადეს.

აღნიშნული დოკუმენტის მომზადება სავალდებულოა ყველა დიდი პროექტის განხორციელებისას.

ორი გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაცია კი სწორედ „გზშ“-ზე დაყრდნობით აცხადებს რომ საფრთხეების თავიდან აცილების გზები დოკუმენტში დეტალურად განხილული არ არის.

ირაკლი მაჭარაშვილი, ორგანიზაცია "შწვანე ალტერნატივას" წარმომადგენელი ამბობს, რომ შესაძლებელია ავარიის შემთხვევებში მშრალი ხეების საშუალებით ნავთობი თბილისის წყალსაცავში მოხვდეს, რაც გამოიწვევს მნიშვნელოვან დაზიანებას.

– "შემდგომ წარმოდგენილ დოკუმენტში არის გათვალისწინებული შენიშვნები, მაგრამ რამდენად საკმარისი იქნება მათ მიერ დასახელებული ღონისძიებები, ეს ეკოლოგიურმა ექსპერტიზამ უნდა განსაზღვროს. ჩვენ არ ვართ ეკოლოგიურ ექსპერტიზაში ჩართული. "საქართველოს რკინიგზა" ამბობს, რომ საკმარისი იქნება, მაგრამ არბიტრის როლი გარემოს დაცვის სამინისტრომ უნდა შეასრულოს".

გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში ამ დოკუმენტის განხილვა ამჟამად მიმდინარეობს. "საქართველოს რკინიგზამ" სამინისტროს დამატებით გაუგზავნა მშენებლობის საინჟინრო პროექტი დაცვითი მექანიზმების ჩათვლით.

ლიანდაგი რამდენიმე მშრალ ხეზე გაივლის. ეს ხეები თბილისის ზღვისკენაა მიმართული და მასზე რკინიგზამ მიწაყრილის საშუალებით უნდა გაიაროს.

„გზშ“-ში ნათქვამია, რომ მიწაყრილმა შესაძლოა ხევეები წვიმის დროს ამოავსოს. ამის საწინააღმდეგოდ მიწაყრილის ქვეშ გვირაბი უნდა გაიყვანონ. ავარიის შემთხვევაში კი დაღვრილი ნავთობის დასაგუბებლად აშენდება ბეტონის რეზერვუარები. ამ რეზერვუარებში მოხვედრილი ნავთობი დიდ ტერიტორიებს არ დააბინძურებს და თბილისის ზღვამდეც მიღწევის ნაკლები საშუალება ექნება.

– ”გვეუბნებიან, რომ ჩვენ დამცავ ავზებს ააშენებენ და გათვლიან, მაგრამ ეს არ არის საკმარისი, რადგან ნათელ სურათს ვერ ვხედავთ. დივერსიული აქტები არ არის შიგნით გათვლილი. დივერსიული აქტების დროს იღვრება მთელი ეშელონი, შესაძლოა გვირაბმა ვერ გაატაროს დაღვრილი ნავთობი და ჩავიდეს თბილისის ზღვაში”, - ამბობს ნინო ჩხოზაძე, საქართველოს მწვანეთა მოძრაობის თანათავმჯდომარე, საქართველოს გარემოს დაცვის ყოფილი მინისტრი.

ჩხოზაძე ამბობს, საფრთხეს მხოლოდ დივერსიული აქტები და ავარიები არ წარმოადგენს: ”იმის გამო, რომ მშრალ ხევეები ზოგჯერ წვიმის დროს ივსება, გაჟონვა შესაძლებელია არა მარტო ნავთობით, არამედ რკინიგზის საპოხი მასალებითაც. „გზშ“-ში არ არის ნათქვამი რა ინჟინრულ გადაწყვეტას მიმართავენ ამ შემთხვევაში. ეს საკითხი ნათლად არ არის განხილული”.

„გზშ“-ში ნათქვამია, რომ ავარიის რისკებსა და მათი თავიდან აცილების გზებზე უნდა მომზადდეს ცალკე ანგარიში.

ჩხოზაძე მოელოდა, რომ „გზშ“-ში ანგარიშის მონახაზი მაინც იქნებოდა, რადგან ”იბიარდის” (EBRD-ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი) პრაქტიკიდან გამომდინარე „გზშ“-ში სრულად უნდა იყოს მოცემული ინფორმაცია, თუ რა ზიანი შეიძლება წარმოიშვას რაიმე ქმედების გამო.



შემოვლითი რკინიგზის მშენებლობა 350 მილიონი ევრო ჯდება. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარებისა და ევროპის ინვესტირების ბანკები 100-100 მილიონ ევროს კრედიტს გამოუყოფენ. რეკონსტრუქციის ბანკმა საქართველოს რკინიგზას უკვე დაუმტკიცა 100 მილიონი ევროს ოდენობის კრედიტი. ევროპის ინვესტირების ბანკის კრედიტის დამტკიცებას საქართველოს რკინიგზა აპრილში ელოდება. დარჩენილ თანხას კი საქართველოს რკინიგზა თავად დაფარავს.

„საქართველოს რკინიგზამ“ ”ნეტგაზეთთან“ განაცხადა, რომ ამჟამად, დასრულებულია შემოვლითი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის საინჟინრო პროექტის ექსპერტიზა. 2009 დეკემბერში გამოცხადდა საერთაშორისო ტენდერი შემოვლითი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის განსახორციელებლად, რომელიც 26 აპრილს დასრულდება. მშენებლობა 2010 წლის მაისში დაიწყება და სამი წელი გაგრძელდება.

Like 2

0

Tweet 0