



მთავარი	აჭარა	გურია	იმერეთი	კახეთი	სამეგრელო	სამცხე-ჯავახეთი	ქვემო ქართლი	შიდა ქართლი	<input type="text"/>
---------	-------	-------	---------	--------	-----------	-----------------	--------------	-------------	----------------------



კატეგორიები

ფოთში აეროპორტის მშენებლობა საშიშია!

საქართველოს პრეზიდენტმა თქვა, რომ ფოთში რეგიონში ყველაზე დიდი აეროპორტს ააშენებს. ამან არაერთგვაროვანი რეაქცია გამოიწვია, როგორც ადგილობრივ მოსახლეობაში, ისე ეკოლოგებში. ეკოლოგებს მარტოებულად არ მიაჩნიათ მხოლოდ რომელიმე თანამდებობის პირის, თუნდაც პრეზიდენტის მიერ, საკუთარი მოსაზრების საფუძველზე ერთპიროვნულად მიღებული გადაწყვეტილება.

ექსპერტებისაგან განსხვავებით, ადგილობრივი მოსახლეობის ნაწილი სიხარულით ელოდება პროექტის განხორციელებას, რადგან მიაჩნიათ, რომ ეს სამუშაო ადგილებისა და ოჯახის რჩენის ერთგვარი წყაროა.

ჯერჯერობით, ფოთში აეროპორტის აშენება-არაშენების თაობაზე დაზუსტებით ვერაფერს საუბრობს, რადგან დოკუმენტს, რომელიც დაგვიდასტურებდა აღნიშნულ ფაქტს, ვერ მივაკვლიეთ.

ქალაქ ფოთის მერმა ამ საკითხთან დაკავშირებით განმარტა – "აეროპორტის ტერიტორია ახლახან გადმოცემა ადგილობრივ თვითმმართველობას საკუთრებაში. პრეზიდენტის განკარგულებით, აეროპორტი პირდაპირი მიყიდვის წესით 1 მლნ. დოლარად მიეყიდება არაბულ საინვესტიციო კომპანია "რაკიას". გარიგება უნდა შემდგარიყო 2010 წლის იანვარში, თუმცა, გარკვეული მიზეზების გამო, გადაიდო და ამჯერად მიმდინარე წლის მაისში შევა კანონიერ მალაში."

აეროპორტის ყოფილმა უფროსმა ბორის ლოლუამ ჩვენთან სატელეფონო საუბრისას განაცხადა – "ახალი აეროპორტის მშენებლობაზე არაფერი ვიცი. თვის ბოლოს უნდა შედგეს მოლაპარაკება ტენდერში გამარჯვებულ კომპანიასთან და დაიდოს ხელშეკრულება".

"კოლხეთის ეროვნულ პარკში" განგვიცხადეს, რომ ეროვნული პარკის დაცული ტერიტორიები აეროპორტიდან სულ რაღაც 1 კმ-შია. თუმცა, მათ კონკრეტულად ვერ გვიპასუხეს ამ მშენებლობის მიზანშეწონილობაზე, რადგან მათი თქმით, ეს ადგილობრივად ვერ გადაწყდება და ჩვენს კითხვებზე პასუხებისთვის თბილისში, კერძოდ, "საქართველოს დაცული ტერიტორიების სააგენტოში" გადაგვამისამართეს. ექსპერტთა მოსაზრებებისთვის ჩვენ დაუკავშირდით ბიოლოგიის მეცნიერებათა კანდიდატს, ილია ჭავჭავაძის უნივერსიტეტის ასისტენტ-პროფესორს, ასოციაცია "მწვანე ალტერნატივას" ბიომრავალფეროვნების პროგრამის კოორდინატორს, ირაკლი მაჭარაშვილს:

-ფოთში იწყება რეგიონში ყველაზე დიდი აეროპორტის მშენებლობა. რა გარემოსდაცვით საფრთხეებს შეიძლება შეიცავდეს ეს პროექტი?

- საქართველოს კანონის "გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ" აეროდრომისა და აეროპორტის მშენებლობა განეკუთვნება გარემოზე ზემოქმედების ნებართვას დაქვემდებარებულ საქმიანობებს. ზოგადად, ასეთი მშენებლობა ბიჯრ გარემოსდაცვით

ამინდის პროგნოზი

ზუგდიდი

ამინდი

დღისით

ღამით

დღეს

ხვალ



+ 26 °C

+ 30 °C

+ 14 °C

+ 15 °C

ამინდის პროგნოზი

ორშ	სამ	ოთხ	ხუთ	პარ	შაბ	33
		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		

მაისი

2013

პრობლემასთან არის დაკავშირებული: გარემოს უსაფრთხოება, ნარჩენების მართვა მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში, ბიომრავალფეროვნების დაკარგვა და ეკოსისტემების დეგრადაცია. ყველა ეს საკითხი გათვალისწინებული უნდა იყოს პროექტის შედგენისას, გამოინახოს ალტერნატივები, რომლებიც საშუალებას მოგვცემს გარემოზე ზემოქმედება იყოს მინიმალური, ასევე განისაზღვროს გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებები. ყოველივე ამ ფაქტორის გათვალისწინების შედეგად უნდა მიიღონ დადებითი ან უარყოფითი გადაწყვეტილება პროექტის განხორციელების თაობაზე. ვიმეორებ, ასე არის მიღებული ცივილიზებულ და დემოკრატიულ ქვეყნებში.

რაც შეეხება ფოთის მიდამოებს, კოლხეთის დაბლობს, უნდა აღინიშნოს, რომ ამ ტერიტორიას გლობალური მნიშვნელობა აქვს ბიომრავალფეროვნების კონსერვაციის თვალსაზრისით და ამ მნიშვნელობასთან ვერასოდეს ახლოს ვერ მოვა ამ ტერიტორიის ეკონომიკური თუ ინდუსტრიული მნიშვნელობა. კოლხეთის დაბლობი არის უნიკალური რეფუგიუმი, სადაც შემორჩენილია გამყინვარების პერიოდის რელიქტური და ენდემური სახეობები. მის ანალოგად მხოლოდ კასპიის ზღვის სანაპირო – ლენქორანი – შეიძლება გამოდგეს. გარდა ამისა, კოლხეთზე გადის აფრიკა-ევრაზიის გადამფრენი ფრინველების ერთ-ერთ უმთავრესი სამიგრაციო გზა. აფრიკასა და ევრაზიის შორის მიგრირებადი ფრინველების დაახლოებით 1/5 იყენებს ამ წყალჭარბ სავარგულს. ეს ნიშნავს, რომ კოლხეთის ეკოსისტემებზე და ამ სამიგრაციო გზის დაცვაზე დამოკიდებულია მთელი აფრიკისა და ევრაზიის ბიომრავალფეროვნების მდგომარეობა. აეროპორტის პროექტი, რა თქმა უნდა, მნიშვნელოვანი უარყოფითი ფაქტორი იქნება ფრინველთა პოპულაციებისათვის. თუმცა, ამას მეორე მხარეც აქვს: თვით ფრინველები წარმოადგენენ სერიოზულ პრობლემას საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოებისათვის. ხშირად ფრინველები ხდებიან ავიალაინერების ავარიების მიზეზი. შესაბამისად, აეროპორტის დაპროექტების დროს ერთ-ერთი პირველი ფაქტორია ფრინველთა სამიგრაციო გზების არიდება. ყველა აეროპორტი მიმართავს ფრინველებისგან დაცვის ღონისძიებებს. ამ კონკრეტულ ტერიტორიას კი, ყოველწლიურად მილიონობით ფრინველი გადაკვეთს და საჰაერო ნავიგაციის უსაფრთხოების დაცვა სერიოზული, შეიძლება გადაუჭრელი პრობლემაც კი იყოს.

- საქართველო არის "საერთაშორისო მნიშვნელობის ჭარბტენიანი, განსაკუთრებით წყლის ფრინველთა საბინადროდ ვარგისი ტერიტორიების შესახებ" ანუ რამსარის კონვენციის მხარე. რას ითვალისწინებს კონვენცია და რა ვალდებულებები აქვს აღებული ჩვენს ქვეყანას?

- ტერმინში "ჭარბტენიანი ტერიტორიები" კონვენციის ტექსტში იგულისხმება ჭაობები, ჭანჭობები, ტორფიანი ტერიტორიები, ყველა ტიპის წყალსატევები - როგორც ბუნებრივი, ისე ხელოვნური, მუდმივი და დროებითი, დამდგარი და გამდინარე, მტკნარი, ნახევრად მარილიანი და მარილიანი, აგრეთვე ზღვის აკვატორია, სადაც წყლის სიღრმე უკუქცევის დროს არ აღემატება 6 მეტრს. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ამ სავარგულების, როგორც წყლის ფრინველთა საბინადრო ადგილის, მნიშვნელობას. ჩემის აზრით, უფრო სწორი იქნებოდა, რომ ქართულ ენაში დამკვიდრებულიყო ტერმინი "წყალჭარბი", ვიდრე "ჭარბტენიანი".

კონვენცია ხელმომწერ მხარეებს გარკვეულ ვალდებულებებს აკისრებს. მათ უნდა უზრუნველყონ წყალჭარბი ტერიტორიების დაცვა და მდგრადი გამოყენება ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე. 1971 წლიდან კონვენციის გეოგრაფია თანდათან გაფართოვდა. დღეისათვის იგი

159 ქვეყანას მოიცავს, საერთაშორისო მნიშვნელობის რამსარის ტერიტორიად ე.წ. რამსარის საიტად არის გამოცხადებული 1900-ზე მეტი ტერიტორია. მათი საერთო ფართობი 185 მლნ. ჰექტარს აღემატება.

საქართველო რამსარის კონვენციას შეუერთდა 1996 წელს. რამსარის საიტად გამოცხადდა კოლხეთის დაბლობის წყალჭარბი სავარგულები (კერძოდ, ჭურის ჭაობები, ნაბადას ჭაობები, ფიჩორა-პალიასტომის ჭაობები, პალიასტომის ტბა და შავი ზღვის აკვატორია), ასევე ისპანის ჭაობი ბოზოლოთთან. სამწუხაროა, საქართველო ძალიან ადრე იცავს ამ რეგიონის

ვალდებულებებს. საზოგადოებას კარგად მოეხსენება, რომ ყუღევის ტერმინალის მშენებლობა განხორციელდა ამ კონვენციის უბეში დარღვევით. საქართველოს დღემდე არ დაუკმაყოფილებია ამ კონვენციის ვალდებულებები და არ მოუხდენია ყუღევის ტერმინალის მშენებლობით რამსარის საიტზე მიყენებული ზიანის კომპენსაცია. გარდა რამსარის კონვენციისა, არსებობს სხვა გარემოსდაცვითი კონვენციები და შეთანხმებები, რომელთა მოთხოვნების შესრულებაც გათვალისწინებული უნდა იქნეს ამ პროექტის განხორციელების შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისას. ესენია კონვენცია ბიოლოგიური მრავალფეროვნების შესახებ (საქართველო მიუერთდა 1994 წელს), კონვენცია მიგრირებადი სახეობების შესახებ, ანუ ბონის კონვენცია (საქართველო მიუერთდა 2000 წელს) აფრიკა-ევრაზიის მიგრირებადი წყლის ფრინველების დაცვის შესახებ (საქართველო მიუერთდა 2001 წელს), ასევე კონვენცია გარემოსდაცვით საკითხებთან დაკავშირებული ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის და ამ სფეროში მართლმსაჯულების საკითხებზე ხელმისაწვდომობის შესახებ (ორჰუსის კონვენცია) (საქართველო მიუერთდა 2000 წელს).

- რას ითვალისწინებს ორჰუსის კონვენცია, შესაძლებელია თუ არა კოლხეთის ეროვნული პარკის მიმდებარე ტერიტორიაზე აეროპორტის მშენებლობით მისი მოთხოვნების დარღვევა?

- ორჰუსის კონვენცია უზრუნველყოფს საზოგადოების უფლებას დაუბრკოლებლად მიიღოს გარემოსდაცვითი ინფორმაცია, მიიღოს მონაწილეობა გადაწყვეტილების პროცესში და გაასაჩივროს სასამართლოში ნებისმიერი გადაწყვეტილება, რომლითაც ირღვევა გარემოსდაცვითი კანონმდებლობა, მიუხედავად იმისა, უშუალოდ აქვს მასზე გავლენა თუ არა. მაგალითად, თელავში მცხოვრებ ადამიანს შეუძლია მიმართოს სასამართლოს, თუ ჩათვლის ფოთში ირღვევა გარემოსდაცვითი კანონმდებლობა. კონვენციაში აღნიშნულია, რომ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება (გზშ-ს) უნდა დაექვემდებაროს აეროპორტების მშენებლობა, რომელთა ძირითადი ასაფრენი ბილიკი 2100 მეტრი და მეტი სიგრძისაა. ასე, რომ სანამ პროექტი არ იქნება და არ გვევლინება რა ტიპისა და მასშტაბის მშენებლობა იგეგმება, ორჰუსის კონვენციასთან შესაბამისობაზე მეტს ვერაფერს მოგახსენებთ.
- არსებობს თუ არა სანქციები საერთაშორისო შეთანხმებებისა და კონვენციების დარღვევისათვის და რა სახისაა ისინი?

- სხვადასხვა კონვენციის მიხედვით სხვადასხვა სანქციები არსებობს, შესაძლებელია კონვენციიდან გარიცხვაც. საერთოდ, საერთაშორისო კონვენციებისა და შეთანხმებების დარღვევისათვის ქვეყნები ძალიან სერიოზულ პოლიტიკურ საფასურს იხდიან. მით უმეტეს, როდესაც საუბარია გაეროს კონვენციაზე. გარემოსდაცვითი კონვენციების შესრულება ძალზე სერიოზული წინაპირობაა ევროკავშირის სტრუქტურებში ინტეგრაციისათვის. მაგალითად, გარემოსდაცვითი კონვენციების შესრულება არის პირდაპირი წინაპირობა იმისა, რომ საქართველომ მიიღოს შეღავათიანი საბაჟო რეჟიმით სარგებლობის უფლება. მთელ მსოფლიოში, გარემოს დაცვას უდგებიან, როგორც უსერიოზულეს პრობლემას, რასაც ვერ ვიტყვით საქართველოზე. მაგალითად, წელს გამართულ დავოსის ეკონომიკურ ფორუმზე ერთ-ერთი ძირითადი თემა იყო გარემოს დაცვა. ასევე უნდა გავიხსენოთ, მსოფლიოს ყველა ლიდერმა თავი მოიყარა გაეროს კლიმატის ცვლილების კონფერენციაზე. სასამართლოა, რომ საქართველომ, რომელსაც კონფერენციაზე ქვეყნის პრეზიდენტი წარმოადგენდა, განაცხადა მზადყოფნა კლიმატის ცვლილების შემცირებისა და ბიომრავალფეროვნების შენარჩუნებასთან დაკავშირებით. მინდა იმედი ვიქონიო, რომ პრეზიდენტის ამ გამოსვლას მოჰყვება გარდატეხა, შემობრუნება ჩვენი ქვეყნის გარემოსდაცვით პოლიტიკაში. კარგი გარემოსდაცვითი კანონმდებლობა, გარემოსთან დაკავშირებული გადაწყვეტილების მიღების პროცესში მოსახლეობის ჩართვა და გარემოს ექსპლუატაციის შედეგად მიღებული სარგებლის სამართლიანი გადანაწილება ისეთივე დემორკრატიული ტესტია სახელმწიფოსათვის, როგორც, მაგალითად, სამართლიანი არჩევნები.

- როგორ რეგულირდება ბუნებრივ გარემოზე ზემოქმედების საკითხები დიდი ობიექტების მშენებლობისას? რამდენად ეფექტურია ეს მექანიზმები საქართველოში?

– გარემოზე ზემოქმედების შეფასება (გზმ) არის დაგეგმილი პროექტის ან საქმიანობის გარემოზე შესაძლო ზემოქმედების შეფასების პროცესი, რომლის დროსაც, გარემოს ბუნებრივ კომპონენტებზე ზემოქმედებასთან ერთად და მასთან მჭიდრო კავშირში, გათვალისწინებული უნდა იყოს ისეთი ასპექტებიც, როგორცაა სოციალურ-ეკონომიკური, კულტურული ზემოქმედება, აგრეთვე, ზემოქმედება ადამიანის ჯანმრთელობაზე – როგორც დადებითი, ასევე – უარყოფითი კუთხით. აღსანიშნავია, რომ არსებობს რამსარის კონვენციის სპეციალური რეზოლუცია (ვალენსია, 2002, N VIII.9), რომელიც არეგულირებს გზმ კანონმდებლობაში წყალჭარბი ტერიტორიების შენარჩუნების საკითხების ჩართვას.

საქართველოში ამ საკითხებს არეგულირებს გარემოსდაცვითი კონვენციები და შეთანხმებები, ასევე ეროვნული კანონმდებლობა. ესაა კანონი გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ, ეკოლოგიური ექსპერტიზის შესახებ და ა.შ. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ ამ კანონებით დადგენილი მექანიზმები არ შეესაბამება არც საერთაშორისო შეთანხმებებით და კონვენციებით ნაკისრ ვალდებულებებს, არც საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკას, არც ევროკავშირის კანონმდებლობას.

პრაქტიკა კიდევ უფრო უარესია, ვიდრე კანონმდებლობა. როგორც წესი, ჩვენთან გზმ პროცედურების დაწყებამდე მთავრობას უკვე გადაწყვეტილი აქვს ხოლმე პროექტის განხორციელება და არ ელოდება ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შედეგებს. ხშირად არათუ გზმ, მშენებლობის პროექტიც კი არ არსებობს, ისე იწყება მშენებლობა. გზმ-ს პროცესის აუცილებელი და უმნიშვნელოვანესი კომპონენტია საზოგადოების ინფორმირება და მისი გადაწყვეტილების მიღების პროცესში ჩართვა.

ჩვენთან კი საერთოდ არ არსებობს გადაწყვეტილების მიღების პროცესში საზოგადოების ინფორმირებისა და მონაწილეობის დადგენილი პროცედურები. ძალზე დაბალია საზოგადოების გარემოსდაცვითი ცნობიერებაც, ასევე ცოდნა ამა თუ იმ საქმიანობის განხორციელებასთან დაკავშირებული ჯანმრთელობისა და სოციალური რისკების შესახებ. სანებართვო პირობებისა და გზმ ანგარიშით აღებული ვალდებულებების კონტროლი და მონიტორინგიც მეტად არასრულყოფილია. ამის გამო, გზმ ანგარიშზე და გარემოზე ზემოქმედების ნებართვაც უბრალო ქაღალდებია და მეტი არაფერი. გარდა ამისა, საქართველოს კანონმდებლობაში ჩადებულია ისეთი დებულებები, რომლებიც აკნინებენ გზმ მნიშვნელობას ან საერთოდ უგულვებელყოფენ მის საჭიროებას. მაგალითად, "ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ" კანონის თანახმად, თუ საქმიანობის განხორციელებას გეგმავს სახელმწიფო ორგანო (გზმ-ს დაქვემდებარებულ საქმიანობათა უმეტესობა კი, პრინციპში, მხოლოდ სახელმწიფო ორგანო შეიძლება დაგეგმოს), ის თავისუფლდება გზმ-ს ჩატარების ვალდებულებისგან; "ინვესტიციების სახელმწიფო ხელშეწყობის შესახებ" კანონი შესაძლებელს ხდის საქმიანობის დაწყებას გზმ-ს ჩატარებისა და ნებართვის მოპოვების გარეშე, იმ პირობით, რომ ის მომავალში მოიპოვებს ნებართვას. ამგვარ დებულებას აბსურდულ სიტუაციამდე მივყავართ – ინვესტორი

ვალდებული ხდება შეადგინოს მიმდინარე ან უკვე დასრულებული საქმიანობისთვის გზმ ანგარიში და განიხილოს მასში საქმიანობის შესაძლო ზეგავლენა და განხორციელების ალტერნატივები. გარემოსდაცვითი მოთხოვნების უგულვებელყოფა ხშირად სახელმწიფო ინტერესებით ინიშნება, მაგრამ როგორც წესი, ამის უკან კონკრეტული კერძო ინტერესები დგას ხოლმე. არცთუ იშვიათად, გარემოსდაცვითი ნორმების შესუსტების ავტორი ჩინოვნიკები სასათბურე სიტუაციას ქმნიან სწორედ იმ ბიზნესისთვის, რომელშიც პირდაპირ აგრძელებენ მოღვაწეობას საჯარო სამსახურის დატოვების შემდეგ.

ხშირია შემთხვევა, როდესაც ნებართვა გაიცემა ისეთი საქმიანობისათვის, რომელსაც ძალზე დესტრუქციული გავლენა აქვს გარემოზე და/ან გზმ ანგარიში ძალზე დაბალი ხარისხისაა, მაგრამ ნებართვა მაინც გაიცემა პოლიტიკურ-ეკონომიკური ინტერესებისა თუ "სამუშაო ადგილების შექმნის" მომიზეზებით (ე.წ. თვითცენზურა). ჩინოვნიკების ამგვარი ქცევა განაპირობებს, რომ გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო დღემდე რჩება დაბალი ავტორიტეტის მქონე უწყებად. მაგალითად, თბილისის აეროპორტის მშენებლობის ნებართვა გაიცა 1 დღეში, ყოვლად უხარისხო ანგარიშის საფუძველზე.

– ოა შედეგები შეიძლება მოაყვეს ძეგელოიას და ოა შეიძლება მოაყვეს გარეოსდაცვითი საკითხების იგნორირებას?

– როგორც გითხარით, თბილისის აეროპორტის მშენებლობის ნებართვა გაცა 1 დღეში, უხარისხო ანგარიშის საფუძველზე. დოკუმენტში არც გარემოზე ზემოქმედების საკითხები იყო ასახული სათანადოდ და არც გარემო პირობები. ყველას მოეხსენება, რომ ეს აეროპორტი ყოველი წვიმისა და ქარის მერე შეკეთებას საჭიროებს.

ეს ხუმრობით, სინამდვილეში კი თუ გადაწყვეტილება პროექტის განხორციელების თაობაზე მიღებული იქნება გარემოსდაცვითი საკითხების იგნორირებით, ეს გამოიწვევს გარემოს შეუქცევად დეგრადაციას და იმოქმედებს ფრენების უსაფრთხოებაზეც. ალბათ, საჭიროა სერიოზული წინასწარი ეკონომიკური ანალიზიც.

ასეთ მშენებლობას აუცილებლად მოჰყვება საერთაშორისო რეზონანსი. როგორც ზემოთ აღვნიშნე, რამსარის კონვენციის სამდივნო სერიოზული პრეტენზიები აქვს საქართველოსთან ყულების ტერიტორიის დაკავშირებული უკანონობის გამო. ამ სკანდალურ პროექტზე თავის დროზე სერიოზული გამოძიება ჩაატარა გადაცემამ "60 წუთი". უნდა აღვნიშნოთ, რომ ამა წლის 26 აპრილიდან 1 მაისამდე ქობულეთში გაიმართება რამსარის კონვენციის მუდმივმოქმედი კომიტეტის 41-ე შეხვედრა. ტრადიციულად, შეხვედრები შვეიცარიაში იმართება და ეს გამოწვევის შემთხვევაა. ეს გადაწყვეტილება მნიშვნელოვანი მიღწევა და ნდობის გამოცხადებაა საქართველოსთვის, რომელიც კონვენციის მმართველმა ორგანომ მიიღო ევროკავშირის ქვეყნებისა და აშშ-ს წარმომადგენლების მხარდაჭერის საფუძველზე. რეგიონში ჩამოვა დაახლოებით 100 მაღალი დონის გადაწყვეტილების მიმღები პირი, რომელთან შეუძლიათ მნიშვნელოვანი გადაწყვეტილებები მიიღონ რეგიონისათვის დაფინანსების გამოყოფის საკითხებზე. შესაძლოა, ამან მნიშვნელოვანი სტიმული მისცეს შავი ზღვის სანაპირო ზოლში ტურიზმის განვითარებას, რადგან კონვენციის ერთ-ერთი მიმართულება ეკოტურიზმის განვითარების ხელშეწყობაა. ამასთანავე, ისინი გამადიდებელი ლუპით დააკვირდებიან კონვენციის დარღვევის ყველა ფაქტს და გადაწყვეტილებებს იმის მიხედვით მიიღებენ, თუ როგორ ასრულებს ქვეყანა გარემოსდაცვით ვალდებულებებს. იმედია საქართველოს მთავრობისთვის სულერთი არ არის ევროკავშირისა და აშშ-ს მხარდაჭერის და სანაპირო ზოლში ეკოტურიზმის განვითარების პერსპექტივის დაკარგვა. ჩვენის მხრივ შევეცდებით სრულყოფილი ინფორმაცია მივაწოდოთ საერთაშორისო ორგანიზაციებს საქართველოში გარემოს მდგომარეობისა და საერთაშორისო კანონმდებლობის მოთხოვნათა შესრულების შესახებ.

აღნიშნულ მშენებლობასთან დაკავშირებით თავისი პოზიცია აქვს ეკოლოგ ანზორ ტყეშელაშვილს: ამ საკითხთან დაკავშირებით მაქვს, როგორც დადებითი, ისე უარყოფითი შეხედულება. რა თქმა უნდა, საერთაშორისო მნიშვნელობის მშენებლობის წამოწყება მნიშვნელოვანია როგორც ქვეყნისთვის, ისე ფოთის მოსახლეობისთვის ეკონომიკური თვალსაზრისით, რადგან ამ შემთხვევაში ქალაქში დაახლოებით 500-600 ადამიანი დასაქმდება მშენებლობის პირველ ეტაპზე. ასევე, სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს – ტურიზმის და ბიზნესის, თუნდაც თავდაცვის თვალსაზრისით. გარდა ამისა, სასიამოვნოა ფაქტია, რომ ჩვენი ქალაქიც ჩადება საქართველოს დიდი ქალაქების სიაში, როგორებიცაა – თბილისი, ქუთაისი, რუსთავი, ბათუმი და სოხუმი. თუმცა, ყოველ დიდ წამოწყებას აქვს თავისი გარკვეული უარყოფითი მხარეები. პირველ რიგში – ამ აეროპორტში უნდა დაჯდეს ბონგის ტიპის თვითმფრინავები. თვითმფრინავის დაჯდომისას, მისი მიწასთან პირველი შეხებისას თვითმფრინავის სრული მასის 10-ჯერ გაზრდილი წონა აწევა ასაფრენ ზოლს, რისთვისაც აღნიშნული ტერიტორიის გრუნტი სრულად გამოუსადეგარია. ჩვენ გვაქვს მაგალითი და გამოცდილება, რომელმაც ცხადყო, რომ ფოთის გრუნტი ვერ უძლებს არა თუ უხარმაზარი ბონგების, არამედ მცირე ზომის თვითმფრინავების აფრენა-დაფრენას. რამდენიმე ათეული წლის წინ აშენებული აეროპორტი სულ რაღაც 1 წელიწადში გამოუსადეგარი გახდა. ყველას ძალიან კარგად გვახსოვს, როგორი ბზარები გაჩნდა აქ არსებულ შენობა ნაგებობებზე. სწორედ ამიტომ ვერ იმუშავა

ფოტოში აეროპორტმა და დაიხურა. თუმცა, არ გამოვიცხვავ აეროპორტის წარმატებებს, დღევანდელ დღეს ბევრად განვითარდა არქიტექტურაც და ის მასალებიც, რომლის მეშვეობითაც ხდება მშენებლობა, თუმცა ეს დიდ ხარჯებთან იქნება დაკავშირებული, იმ დროს, როცა სხვაგან იმავე ობიექტის მშენებლობა დაჯდება გაცილებით იაფი.

არის კიდევ ერთი ხელისშემშლელი გარემოებაც – აეროპორტის ტერიტორია უშუალოდ ემიჯნება "კოლხეთის ეროვნული პარკის" დაცულ ტერიტორიებს. ფაქტობრივად, დაცულ ტერიტორიებს ზედ უნდა გადაუაროს ამოდენა ხმაურის, ვიბრაციის და წნევის გამომწვევმა ბონგმა. აეროპორტი განლაგებულია საცხოვრებელ ზონაში, რაც ყოველად დაუშვებელია. ყველასთვის ცნობილია, რომ ზედმეტი ხმაური იწვევს სხვადასხვა სახის ნერვულ აშლილობებს და გამანადგურებლად მოქმედებს ზოგადად ადამიანის ნერვულ სისტემაზე. ქალაქის ცენტრიდან აეროპორტამდე კი 1 ან 1,5 კმ. იქნება. ხმაურის გარდა, თვითმფრინავების დაჯდომისას, როდესაც საჭირო ხდება მუხრუჭების გამოყენება, ძრავიდან ხდება ტოქსიკური ნივთიერებების ჭარბი რაოდენობით გამოყოფა, რომელშიც შედის დაახლოებით 80 სახის მომწამვლელი გაზი. ესე იგი, ხმაურის, ვიბრაციის, ბიო-ეკოლოგიური სისტემისთვის საფრთხის შექმნის გარდა ჰაერის დაბინძურებასთან გვაქვს საქმე.

მინდა გავიხსენო ერთი ფაქტი, ერთ დროს კოლხეთის ეროვნული პარკის მიერ გამოიცა კანონი, რომლითაც აიკრძალა პალიასტომის ტბაზე ძრავიანი ნავით სარგებლობა გასეირნების მიზნითაც კი. ძრავიანი ნავის შედარება ბონგთან, ვფიქრობ, არასერიოზულია.

ჩვენ, ქალაქის ხელისუფლებაც და მოსახლეობაც ვალდებულნი ვართ რაციონალური არჩევანი გავაკეთოთ აეროპორტსა და ეროვნულ პარკს შორის, გავაანალიზოთ, რომელი უფრო დიდ სიკეთეს მოგვცემს. თავის დროზე მე ვიყავი კოლხეთის ეროვნული პარკის შექმნის ერთ-ერთი მომხრე და იდეის ავტორი. რისთვის ვქმნიდით მაშინ დაცულ ტერიტორიებს?! იმისთვის, რომ აგვეცილებინა ნაკრძალები ანთროპოგენული ზემოქმედებისაგან. თუმცა, დღეს მიმაჩნია, რომ "კოლხეთის ეროვნული პარკი", როგორც ნაკრძალი – ფორმალურაა.

ამასთან, ჩვენ დავარდვევთ მთელ რიგ საერთაშორისო ხასიათის კონვენციებს, რაზეც შესაბამისი პასუხი იქნება მოთხოვნილი მათი მხრიდან.

მარი დიაკოვა

31.03.2010

ინფორმაცია მოწოდებულია: გაზეთი "თავისუფალი სიტყვა"

სტატიაში გამოქვეყნებულ მასალაზე პასუხისმგებელია ავტორი გაზეთი.

ინფორმაციის გავრცელებას უზრუნველყოფს სააგენტო **REGIONS.GE**

  კომენტარის დამატება

- : Appreciation for this information is over 9000-thank you!
- : სჯობს იხვებმა იფრინონ, ბატონო, ვიდრე ხალხი დარცქეს უსახლკაროდ :))))))
- : 20
- : Very nice site!
- : Hello! daadbeb interesting daadbeb site!
- : კარგი ბატონო, არ არის საჭირო აეროპორტი. დაე იხვებმა იფრინოს ფოთის თავზე მუდამ)))