

# რას სუნთქავენ მსოფლიოში და რას სუნთქავენ საქართველოში

 radiotavisupleba.ge/a/ras-suntqaven-saqartveloshi/28016317.html

**ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის მონაცემებით, პლანეტის მკვიდრთა 92 % ცხოვრობს გარემოში, სადაც ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების მაჩვენებელი ორგანიზაციის მიერ დაწესებულ ზედა ზღვარს აღემატება. 27 სექტემბერს გამოქვეყნებულ ანგარიშში, რომელიც მხოლოდ ატმოსფერული ჰაერის მდგომარეობას მასში მყარი შენონილი ნაწილაკების (მტვერის) შემცველობის მიხედვით განიხილავს, საქართველოში არსებული პრობლემური მდგომარეობა ორი ქალაქის მიხედვით არის წარმოდგენილი. გარემოს დაცვის სამინისტროში საქართველოს მაჩვენებლებს საგანგაშოდ არ მიიჩნევენ, თუმცა განსხვავებული აზრი აქვთ გარემოს დამცველებს.**

## რას სუნთქავენ მსოფლიოში და რას სუნთქავენ საქართველოში (0:05:22)

0:05:22

0:00:00 / 0:05:22

ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის ახალი ანგარიშის მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, მტვერი (მეტ-ნაკლები დოზით) დედამიწაზე მცხოვრები თითქმის ყველა ადამიანის პრობლემას წარმოადგენს. ჯანმო მიუთითებს, რომ ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება, რომელიც დედამიწის მკვიდრთა 92 პროცენტს ემუქრება, ყოველწლიურად სამი მილიონი ადამიანის სიკვდილის მიზეზი ხდება. 27 სექტემბერს ახალ ანგარიშთან ერთად გამოქვეყნდა საგანგებო რუკა, რომელიც [მსოფლიოში არსებულ სურათს რამდენიმე ფერის დახმარებით ასახავს](#).

როგორც გარემოს დაცვის სამინისტროს ატმოსფერული ჰაერის დაცვის სამსახურის მთავარი სპეციალისტი ნოე მეგრელიძევილი ეუბნება რადიო თავისუფლებას, საერთო მწვავე სურათის ფონზე, რაც ჯანმოს მიერ გამოქვეყნებულ რუკაზე ასახული, საქართველოს მდგომარეობა საგანგაშოდ ნამდვილად არ გამოიყურება. მართალია, საქართველოს მაჩვენებელი აჭარბებს ჯანმოს მოდელის მიხედვით დაწესებულ ზედა ზღვარს, მაგრამ ეს მაჩვენებლები არ აღემატება აღმოსავლეთ ევროპის საშუალო მაჩვენებელს. დაბინძურების წყაროებიდან გამომდინარე, ნოე მეგრელიძევილს არ უკვირს, რომ რუკაზე საგანგებოდ არის აღნიშნული თბილისი და რუსთავი - ქალაქები, სადაც საქართველოს მასშტაბით ყველაზე არასახარბიელო მდგომარეობაა:

**„ეს რუკა შედგენილია მხოლოდ ერთი სახის დამაბინძურებლის - უწვრილესი ზომის მყარი ნაწილაკის- მიხედვით. ამ ნაწილაკების უმთავრესი წყაროა სამრეწველო სექტორი და, ასევე, მაგალითად, ტრანსპორტის გამონაბოლქვი, მყარი საწვავის მოხმარება და ასე შემდეგ“.**

*ეს არის ამოტისა და გოგირდის დიოქსიდები, ნახშირჟანგი, ბენზოლი, მინისპირა ოზონი, ტყვია - ეს არის ის ძირითადი დამაბინძურებლები, რასაც ჩვენ ვზომავთ. ყველაზე დიდი გადაჭარბება, ჯერადობით, გვაქვს მყარ შენონილ ნაწილაკებში. თუკი მყარ შენონილ ნაწილაკებზე (მტვერზე) გვაქვს კონცენტრაციის ორჯერ, სამჯერ თუ ხუთჯერ გადაჭარბება...*

მყარ შენონილ ნაწილაკებს (PM) ხშირად, უბრალოდ, მტვერს უწოდებენ. უწვრილესად მიიჩნევა 2.5- დიამეტრიანი ნაწილაკები და რაც უფრო მცირეა მყარი ნაწილაკის ზომა, მით უკეთ აღწევს ის ადამიანის

ორგანიზმში და, შესაბამისად, უფრო მეტი ზიანის მოტანა შეუძლია. ბევრს გაუკვირდა, რომ ჯანმოს მიერ გამოქვეყნებულ საგანგებო რუკაზე საგანგებოდ არ არის გამოყოფილი, მაგალითად, ზესტაფონი, სადაც, გარემოსდამცველების ინფორმაციით, საკმაოდ ცუდი მდგომარეობაა. ნოე მეგრელიშვილი განგვიმარტავს, რომ ზესტაფონის შემთხვევაში პრობლემას ქმნის მანგანუმის დიოქსიდი, ხოლო ჯანმოს ახალი ანგარიში ამ კონკრეტული ნივთიერების გაზომვას არ ისახავდა მიზნად.

ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის ახალ ანგარიშში ასახულ მდგომარეობას საქართველოსთვის საგანგებოდ არც გარემოს ეროვნული სააგენტოს უფროსი თამარ ბაგრატია მიიჩნევს. როგორც ის ეუბნება რადიო თავისუფლებას, ახალი ანგარიში კიდევ ერთხელ ადასტურებს იმ ფაქტს, რომ ძველ და არასწორად დაჯამებულ მონაცემებს ეყრდნობოდა საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტოს მიერ ზაფხულში გამოქვეყნებული დასკვნა, რომელმაც [სამოქალაქო საზოგადოების დიდი აღშფოთება გამოიწვია](#). საუბარია საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტოს მიერ ივნისის ბოლოს გამოქვეყნებულ დასკვნაზე, რომელიც ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის 2012 წლის მონაცემებს ეყრდნობა და რომლის მიხედვითაც, დაბინძურებული ჰაერის მიზეზით საქართველოში პროცენტულად (100 ათას მოსახლეზე გათვლით) ყველაზე მეტი ადამიანი კვდება. ამ სიის მეორე და მესამე ადგილებზე ბულგარეთი და ჩინეთი გვხვდებიან. როგორც გარემოს დაცვის სამინისტროს ატმოსფერული ჰაერის დაცვის სამსახურის მთავარი სპეციალისტი ნოე მეგრელიშვილი ეუბნება რადიო თავისუფლებას, იმის გარდა, რომ ზაფხულში გამოქვეყნებული დასკვნა ძველ მონაცემებს ეყრდნობოდა, მასში გათვალისწინებული იყო შენობების შიდა ჰაერის დაბინძურების ფაქტორები და მათგან გამონვეულ პრობლემები.

გარემოს ეროვნული სააგენტოს უფროსის, თამარ ბაგრატიას, თქმით, ბოლო პერიოდში საქართველოში საგრძნობლად გაუმჯობესდა და გაძლიერდა ჰაერის დაბინძურების მონიტორინგის სისტემა და ამჟამად გამოკვლევას არაერთი ნივთიერება ექვემდებარება. მონიტორინგის თანახმად, ყველაზე ცუდი მდგომარეობა თბილისში, რუსთავეში, ბათუმსა და ქუთაისში იკვეთება.



მეტეხის ხიდი, თბილისი

**„ეს არის აზოტისა და გოგირდის დიოქსიდები, ნახშირჟანგი, ბენზოლი, მინისპირა ოზონი, ტყვია - ეს არის ის ძირითადი დამაბინძურებლები, რასაც ჩვენ ვზომავთ. ყველაზე დიდი გადაჭარბება, ჯერადობით, გვაქვს მყარ შენობილ ნაწილაკებში. თუკი მყარ შენობილ ნაწილაკებზე (მტვერზე)**

**გვაქვს კონცენტრაციის ორჯერ, სამჯერ თუ ხუთჯერ გადაჭარბება, სხვა ნივთიერებებთან მიმართებაში ეს გადაჭარბებები ორჯერ არ აღემატება დასაშვებ ნორმას**“, - უთხრა თამარ ბაგრატიამ რადიო თავისუფლებას.

მართალია, ახალ ანგარიშში საქართველოს მაჩვენებელი არ აღემატება აღმოსავლეთ ევროპის საშუალო დაბინძურების მაჩვენებელს, მაგრამ, „მწვანე ალტერნატივის“ ხელმძღვანელის, მანანა ქოჩლაძის, თქმით, ევროპისგან საქართველო ამ შემთხვევაში იმით განსხვავდება, რომ აქ ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესების მიმართულებით საკმარისად ეფექტიანი ზომები არ ტარდება. მანანა ქოჩლაძე რადიო თავისუფლებასთან საუბრისას ადასტურებს იმ ინფორმაციას, რომ სახელმწიფომ გადადგა გარკვეული ნაბიჯები სანვაის ხარისხის კონტროლის ჭრილში და, იმედია, მაჩვენებელი მომავალი წლიდან ევროპულ სტანდარტებს დააკმაყოფილებს, მაგრამ ბევრი რამ ჯერ ისევ მისახედია:

**„აქ პრობლემაა ძველი ავტომობილები, რომლებიც, რაც არ უნდა კარგი ბენზინი ჩაასხა, კატალიზატორები არ არის და ნებისმიერ შემთხვევაში ემისია უფრო დიდი იქნება. გარდა ამისა, პრობლემაა, ასევე, მშენებლობის რეგულირება, რასაც ასევე არ უჩანს სასიკეთო მომავალი. და კიდევ ერთი, ფაქტია, რომ თუკი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი არ განვითარდა იმგვარად და ისე არ იქნება დაგეგმილი, რომ შემცირდეს ავტოტრანსპორტის მოხმარება, ზოგადად, ამ შემთხვევაში, როგორც არ უნდა ავამაღლოთ სტანდარტები, ავტომანქანების რაოდენობა სულ უფრო გაიზრდება“.**

ბევრი სხვა გარემოსდამცველის მსგავსად, მანანა ქოჩლაძეც ფიქრობს, რომ გადასადგმელი სხვა ნაბიჯების რიგში, მაგალითად, აუცილებლად დასაანერგია ავტომობილების ტექნიკური დათვალიერების პრაქტიკა და, ასევე, გარკვეული შეზღუდვებია დასაანესებელი იმპორტირებული ავტომანქანების წლოვანებასთან დაკავშირებით.