

# დააქცევს თუ ააშენებს ახალი გზა ხადის ხეობას?

[radiotavisupleba.ge/a/დააქცევს-თუ-ააშენებს-ახალი-გზა-ხადის-ხეობას-/30100051.html](http://radiotavisupleba.ge/a/დააქცევს-თუ-ააშენებს-ახალი-გზა-ხადის-ხეობას-/30100051.html)



**ხადის ხეობაში ქვეშეთ-კობის მონაკვეთზე ახალი გზის მშენებლობა იგეგმება. ასფალტ-ბეტონის გზის სიგრძე 22 კმ-ზე მეტი იქნება, 6 ხილით და 5 გვირაბით. მათ შორის ერთი, 9-კილომეტრიანი გვირაბი, ჯვრის უღელტეხილის ქვეშ გაივლის. გარემოსდამცველები ამბობენ, რომ გზა ხადის ხეობას აუნაზღაურებელ ზიანს მიაყენებს და ვერც იმ პრობლემებს მოხსნის, რომელთა გამოც მისი გაყვანა დაიგეგმა.**

მიზეზი, რის გამოც გზის მშენებლობა გადაწყდა, ქვეშეთ-კობის მონაკვეთის სატრანზიტო მნიშვნელობაა. ამჟამად ესგზა დიდთოვლობის გამო ხშირად იკეტება. ახალმა ტრასამ, თავისი გვირაბებით, ეს პრობლემა უნდა გადაჭრას. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის გათვლით, პროექტი ქვეშეთიდან კობამდე მანძილს 12 კმ-ით შეამცირებს, მგზავრობას კი ერთი საათის ნაცვლად 20 წუთი დასჭირდება.



ქვეშეთი-კობის დღეს არსებული გზა

ამ პროექტის სიკეთისა და ზიანის შეფასებისასრამდენიმე ძირითადი პრობლემა იჩენს თავს:

## დარიალის ხერგილს ეს გზა ვერ უშველის

„მწვანე ალტერნატივის“ წევრიირაკლი მაჭარაშვილი ამბობს, რომ უშუალოდ გზაზე ტრანსპორტის გამტარიანობა კი გაიზრდება, მაგრამ არაფერი ეშველება ხერგილს საბაჟოზე. ახალი გზა ამ ტერიტორიას არ ფარავს, ტრანსპორტის უმეტესობა კი სწორედ რუსეთისკენ მიმავალი სატვირთო მანქანებია.

**„ადგილი, სადაც საცობი წარმოიქმნება, ანუ დარიალის ხეობა, ისევ გადატვირთული იქნება. მაშინ რამდენად მიზანშეწონილია ახალ გზაში ასეთი თანხის გადახდა? ხომ არ ხდება აქ ფულის გარეცხვა?“** - კითხულობს ის.

აზიის განვითარების ბანკის მონაცემებით, პროექტი 560 მილიონ დოლარამდე ჯდება. აქედანაზიის განვითარების ბანკისადა EBRD-ის სესხი, დაახლოებით, 475 მილიონია. დარჩენილი 83.6 მილიონი საქართველოს ბიუჯეტიდან უნდა გადაიხადონ.

„ჰაბ ჯორჯიას“ აღმასრულებელი დირექტორი ვასო ურუშაძე ამბობს, რომ ინფრასტრუქტურის განვითარება, რა თქმა უნდა, გვჭირდება, მაგრამ არა გაუთვლელად, სახელმწიფოს კი ტრანსპორტის განვითარების სტრატეგია არ აქვს.

ვასო ურუშაძე

**„არა აქვს და ამის გამო ძალიან მარტივი გადაწყვეტილება მიიღეს. ძველი გზა გადაიტვირთა და ახალ ინფრასტრუქტურას ავითარებენ, მაგრამ არ საბუთდება, რომ ეს რაღაც შედეგს მოგვცემს. ისევ რჩება მონაკვეთი, რომელიც საცობს შექმნის“, - ამბობს ვასო ურუშაძე.**



ამის პასუხად საავტომობილო გზების დეპარტამენტში აცხადებენ, რომ იგეგმება კიდევ სამი შემოვლითი გზის აშენება, რომელიც პრობლემას მოაგვარებს. საუბარია ფასანაურის, არშა-სტეფანწმინდისა და სტეფანწმინდა-გველეთის მონაკვეთზე. ამ პროექტებზე მუშაობა ახლა იწყება.

## შავი სია



პროექტით დაგეგმილი გვირაბი, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

კომპანიები, რომლებსაც ახალი გზის აშენება დაევალიათ, „ჩინეთის რკინიგზის 23-ე ბიუროს ჯგუფი“ და China Railway Tunnel Corporation-ია. მათგან პირველი საზოგადოებას ქვიშხეთის გვირაბის მშენებლობიდან და საპროტესტო აქციებიდან ახსოვს. მუშები ხელმძღვანელობას ხელფასის დღიური 20 ლარიდან 30 ლარამდე გაზრდას სთხოვდნენ, რასაც ვერ მიაღწიეს და, საბოლოოდ, 60-მდე კაცმა სამსახური დატოვა. უფრო ადრე გვირაბში სამუშაოები შეაჩერა შრომის ინსპექციამ, რადგან იქ უსაფრთხოების ნორმები დაცული არ იყო. კომპანიას პრობლემები აქვს მსოფლიო ბანკთანაც.

„მსოფლიო ბანკთან ჰქონდათ პირობითი შავი სია, ანუ თუ გარკვეულ მოთხოვნებს არ დააკმაყოფილებდნენ, შავ სიაში შეიყვანდა. მაგრამ ამ შემთხვევაში შემსყიდველი აზიის განვითარების ბანკია და მსოფლიო ბანკის შავი სია მას საერთოდ არ ეხება“, - ამბობს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის მოადგილე ლევან კუპატაშვილი.

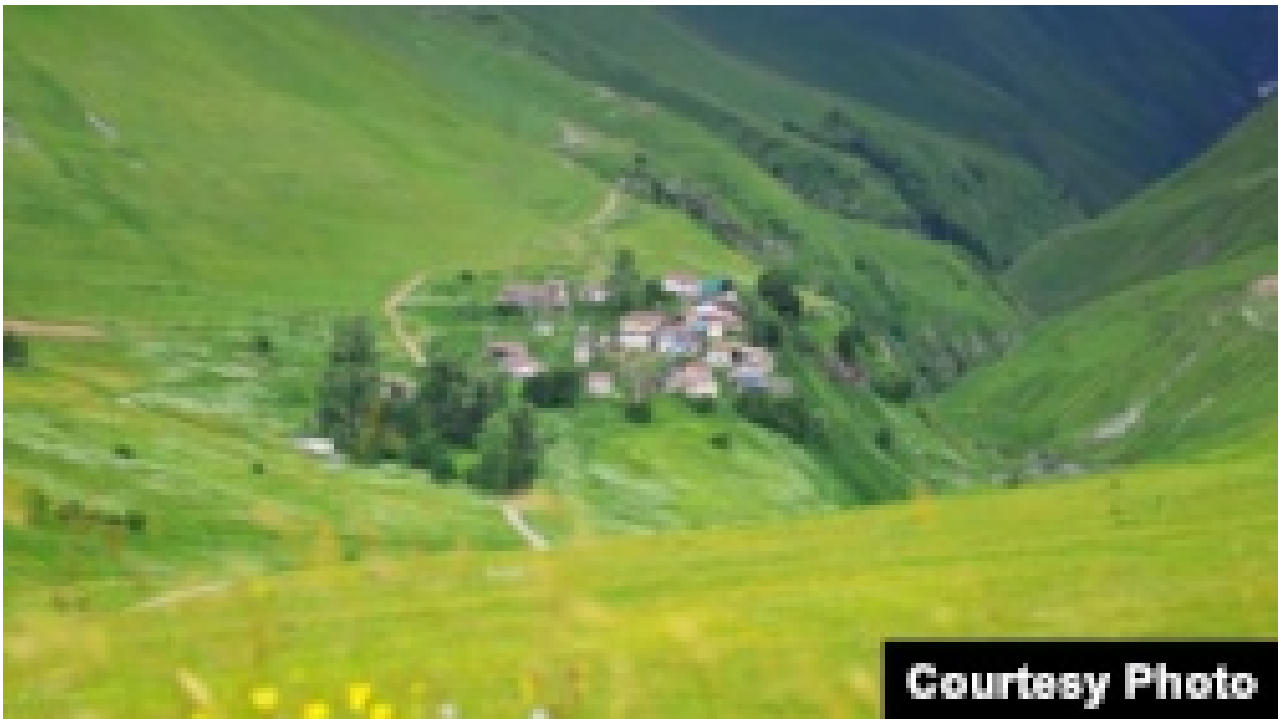
## გზა გადის 60 კომპკის ხეობაზე

საპროექტო არეალზე კულტურული ობიექტების უმეტესობა კომპკებია, ასევე - რამდენიმე ეკლესია, მემორიალი და სამი სასაფლაო.

ხადას მსგავსი ხეობა კავკასიაში არ არის. უამრავი არქეოლოგიური ადგილი, იშვიათი მცენარეები, ჩანჩქერები.

**„ხადის მსგავსი ხეობა მთელ კავკასიაში არ არის. უამრავი კულტურის ძეგლი, არქეოლოგიური ადგილები, იშვიათი მცენარეები, ჩანჩქერები... ვახუშტი ბატონიშვილი აღნიშნავს, რომ ეს 60 კომპკის ქვეყანაა, ახლა 50 დარჩა. ეს ყველაფერი მოისპობა! ეს დამანგრეველი გზაა!.. ხადას სხვა მიმზიდველობა აქვს. აქ ნაკრძალი უნდა იყოს, საქართველოს ეკოტურიზმის სავიზიტო ბარათი. მთელი ტურიზმის სექტორი მიჭერს ამაში მხარს“, - ამბობს ტუროპერატორთა ასოციაციების ხელმძღვანელი ია თაბაგარი. ის ხაზგასმით აცხადებს, რომ ხადის ხეობის პირვანდელი სახით შენარჩუნება გაცილებით მეტ ტურისტს მოიზიდავს და უფრო მომგებიანი იქნება, ვიდრე ახალი გზის გაყვანა.**

ლევან კუპატაშვილი კი შენიშნავს, რომ პროექტის მოგების კოეფიციენტი 10-11 პროცენტამდე მაინც უნდა იყოს, რომ ის საფინანსო ინსტიტუტებმა დააფინანსონ. უშუალოდ ამ პროექტისგან სახელმწიფო 10-14 პროცენტ მოგებას ელოდება.



ხადას ხეობა, „მწვანე ალტერნატივა“

## გზა გადის უნიკალურ ბუნებაზე

ახალი გზის მშენებლობა ითვალისწინებს 5 გვირაბს, რომელთა ჯამური სიგრძე 11.4 კმ-ს შეადგენს, და 6 ხიდს, ჯამური სიგრძით 2 კმ.

გარემოსდამცველები შიშობენ, რომ ასეთი მასშტაბური სამუშაოების შედეგად ხადის უნიკალური ბუნებისგან აღარაფერი დარჩება.

ფრინველებზე დამკვირვებელი საერთაშორისო ქსელის პარტნიორი ორგანიზაცია „საბუკოს“ თანახმად, პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზმ) ანგარიშში ნათქვამია, რომ რეგიონში არსებული ფრინველთა სახეობების უმრავლესობა მთელ საქართველოში არის გავრცელებული და მათ გადაშენება არ ემუქრებათ. რეალურად კი, გზმ-ში წარმოდგენილი სახეობების საკმაოდ მცირე ჩამონათვალიდან 6 სახეობა საქართველოს წითელ ნუსხაშია შეტანილი, 2 (კავკასიური როჭო, ბატკანძერა) - IUCN-ის წითელ ნუსხაში, ფასკუნჯი კი, რომელიც, მსოფლიო მასშტაბით, კონსერვაციას საჭიროებს საერთოდ არ არის ნახსენები. გარემოსდამცველები მიუთითებენ იმაზეც, რომ ხადის ხეობა, დაახლოებით, 30 ათასი ინდივიდისთვის წარმოადგენს გადაფრენის დერეფანს.

## გზა გადის ვულკანებზე

ეკოლოგები ყურადღებას ამახვილებენ ასევე იმ ფაქტზე, რომ ხეობაში სამი ვულკანია: საკვოხე, საძილე და მილიონა, მიწის სიღრმეში მუშაობამ კი შეიძლება მაგური პროცესები გამოიწვიოს.

ლევან კუპატაშვილის თქმით, ტრასა ისე დაგეგმეს, რომ ის არც გუდაურის რეკრეაციულ ზოლს ეხება, არც „ზურმუხტის ქსელს“ და არც ყაზბეგის პარკს, თუმცა „მწვანე ალტერნატივა“ მაინც აცხადებს, რომ გზა ყაზბეგის პარკის ტერიტორიასაც კვეთს 240 მეტრის სიგრძეზე და „ზურმუხტის ქსელზეც“ გადის („ზურმუხტის ქსელი“ წარმოადგენს ეკოლოგიურ ქსელს, რომელიც სპეციალური კონსერვაციული მნიშვნელობის ტერიტორიებისაგან შედგება).

ლევან კუპატაშვილი

**„ნაკლებად ვეხებით ბუნებას. 5 გვირაბი და მაღალი ხიდები ზუსტად მაგას ნიშნავს, რომ გარემოზე ზემოქმედება მინიმალურია.**

**ყველა კულტურული მემკვიდრეობის ნაგებობა გავითვალისწინეთ. მათ აქვთ თავიანთი დაცვის ზონა, 50 მეტრი, და ეს არსად არ არის დარღვეული. ძეგლებზე,**

**რომლებიც მშრალი წესით არის ნაშენი, ჩატარდა ანალიზი და დადგინდა, რომ ისინი არ დაზიანდება“, - ამბობს ლევან კუპატაშვილი.**



მისივე თქმით, ეკოლოგებმა შეადგინეს პალეოლოგიური სურათი და გზის მშენებლობა ისე დააპროექტეს, რომ კრატერებისგან არაფერი დაზიანებულიყო.

## გზა არ გადის გუდაურზე

---

გარდა ამისა, ექსპერტები შიშობენ, რომ ხადის ხეობის განადგურება ბოლოს მოუღებს გუდაურის, როგორც ზაფხულის კურორტის, განვითარების პერსპექტივას - მით უფრო, რომ ახალი გზა გუდაურს გვერდს უვლის. ია თაბაგარი ამბობს, რომ ახლა ზაფხულში ტურისტები გუდაურში ხადის ხეობაში გადასასვლელად ჩადიან და როცა ხეობა ტურისტულად მიმზიდველი აღარ იქნება, გუდაური მხოლოდ ზამთარში თუ შეძლებს ტურისტების მოზიდვას.

