ბა: ხაზინის ერთიანი ანგარიში; ბანკის კოდი: TRESGE22; მიმღების ანგარიში/სახაზინო კოდი: 300773271 (სხვა მიმდინარე ნებაყოფლობითი ტრანსფერები,

# სტიქიის მიზეზები- "მწვანე ალტერნატივის" ანალიზი

2015-06-29 15:40:29 · ამობეჭდვა



არასამთავრობო ორგანიზაცია "მწვანე ალტერნატივა" **13-14** ივნისს თბილისში სტიქიური მოვლენებით გამოწვეული კატასტროფის მიზეზების წინასწარი ანალიზს აქვეყნებს, რომელსაც უცვლელად გთავაზობთ:

სტიქიური მოვლენის მიზეზები

სხვადასხვა დარგის სპეციალისტებთან ინტერვიუების, მედიაში გამოქვეყნებული მასალების და საკუთარი დაკვირვევების საუძველზე ვვარაუდობთ, რომ **13-14** ივნისს განვითარებული სტიქიის წარმოშობის ძირითად მიზეზს წარმოადგენს მდინარე ვერეს და მისი შენაკადების აუზში მოსული დიდი ოდენობით ნალექი. მიმდინარე წლის გაზაფხულზე თბილისსა და მის შემოგარენში დიდი რაოდენობით ნალექი მოვიდა. თანდათან გაჯიჯვდა მდინარე ვერეს და მისი შენაკადების აუზის ზედა ნაწილებში, ძალზე დამრეც **(450**-მდე დაქანების) ფერდოებზე განლაგებული ნიადაგი. **13** ივნისს მოსულმა წვიმამ გაააქტიურა ნიადაგის ეროზიული და მეწყრული პროცესები. მდ. ვერეს და მისი შენაკადების ზედა ნაწილებში (სოფლების წვერი, ახალდაბა, წყნეთი და სხვ. მიდამოებში) წარმოიშვა უამრავი ნაკადული და ახალი ხევი. წყნეთსა და ახალდაბას შორის **30** ჰექტარზე მეტი ფართობის მეწყერი მოწყდა (გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროს ფოტო). გარდა ამისა, გარემოს ეროვნული სააგენტოს დაკვირვებით, მდინარე ვერეს აუზში **20**-ზე მეტ შენაკადში განვითარდა ღვარცოფული პროცესები.



ლევან ვასაძემ მოსკოვში მუშაობა დაიწყო - ბიზნესმენის დაბრუნება

არ მიგვაჩნია მართებულად ზოგიერთი ექსპერტის მიერ სტიქიის პირველ დღეებში გამოთქული მოსაზრება იმის თაობაზე, რომ ამ მეწყერმა, დიდი ხნით გადაკეტა მდინარე ვერე, რის შედეგადაც გაჩენილი დროებითი დაგუბების გაგლეჯვამ წყლის დიდი მასა წარმოქმნა. მდინარე ვერეზე არ ჩანს დიდი შეგუბების კვალი.



„აფეთქებული" გამგებელი და ნარმაწიას დაპირება - სად არის დამწაშავე?

ახალდაბის მეწყერის მნიშვნელოვანმა ნაწილმა ვერ მიაღწია მდინარე ვერემდე, თუმცა ის გარდაიქმნა ღვარცოფულ ნაკადად და შეუერთდა მდინარეს, ამ მონაკვეთზე არსებული ხევის გავლით. ამ ხევის წყალს, დროებით ხევებთან ერთად, დაემატა წყნეთიდან და ახალდაბიდან წამოსული სამი შედარებით დიდი ხევის შენაკადი. ამრიგად, მოკლე მონაკვეთში მდინარის კალაპოტის, ახლადგაჩენილი და ძველი ხევების გავლით, წყლის დიდი მასა სწრაფად (დიდი დაქანების ფერდობების გამო) და თითქმის ერთდროულად მოხვდა მდინარეში. აღსანიშნავია მდინარე ვერეს აუზის თავისებურებები, რომლებმაც ხელი შეუწყვეს სტიქიის განვითარებას: მდინარე ვერეს და მისი შენაკადების სათავესა (ზღვ. დონიდან **1700**მ-დან) და მდინარე მტკვართან შესართავს შორის (ზღვ. დონიდან **400**-მდე) სიმაღლეთა დიდი სხვაობა და შედარებით მოკლე მანძილია **(30-45** კმ); ვერეს ხეობაში მეწყერის ჩამოწოლის ადგილიდან სვანიძის ქუჩამდე დაახლოებით **9-10** კილომეტრია. მდინარე ვერე ძლიერ მეანდრირებს (მიხვეულ-მოხვეულია), რის გამოც წყლის მთელი მოცულობა ვერ ეტეოდა მდინარის მოსახვევებში (შესაძლოა ზემოდანაც გადმოდიოდა). შესაძლებელია, ამის შედეგად მდინარის კალაპოტში, სწორ ადგილებში (სვანიძის ქუჩის მიმდებარე ტერიტორიაზე) წყალი რამდენიმე მეტრის სიმაღლის ტალღებად წამოვიდა. ჩვენი აზრით, უხვ ნალექთან ერთად სტიქიის წარმოშობაზე ზეგავლენა იქონია შემდეგმა ფაქტორებმა (მათ ნაწილზე დღემდე არ მიმდინარეობს სათანადო მსჯელობა არსებული კომისიების და სახელმწიფო უწყებების დონეზე):

ბეთანია-სამადლოს და წყნეთი-ახალდაბის გზები. ამ გზების არსებობამ ხელი შეუწყო წყლების მოხვედრას დედაქანებსა და ნიადაგის ფენას შორის, რამაც საბოლოოდ, ქანებისა და ტყის ნიადაგის დაცურების შედეგად, გამოიწვია კლდეზვავი, მეწყერი და ღვარცოფი. გასული თვეების განმავლობაში ბევრი ადამიანი საუბრობდა, რომ ბეთანია-სამადლოს საავტომობილო გზა ძალზე ცუდ მდგომარეობაში იმყოფებოდა და მერიის მისამართით აკეთებდა მწვავე განცხადებებს ასფალტის საფარის განახლების მოთხოვნით. როგორც ჩანს, საქმე არა უბრალოდ ასფალტის საფარის ცუდ ხარისხში მდგომერეობდა,

არამეს **13** ივნისამდე დიდი ხნით ადრე აქ დაწყებული იყო მეწყრული მოვლენები, რასაც ყურადღება არავინ მიაქცია. გარდა იმისა, რომ ეს ორი გზა არასწორ ადგილას იყო გაკეთებული, არ არსებობდა შემარბილებელი და პრევენციული ღონისძიებები: კერძოდ სანიაღვრე სისტემა, რომელიც შეამცირებდა საავტომობილო გზის გასწვრივ ნიადაგში ატმოსფერული ნალექების შედეგად მოსული წყლის მოხვედრას. ასევე გასაანალიზებელია თხემზე მდებარე მაღალი გადამცემი ხაზის ფუნქციონირებისათვის გაკეთებული გზების ზეგავლენა.

თბილისი-კოჯორი-წალკის საავტომობილო გზასთან არსებული სათხილამურო ტრასა, რომლის მოსაწყობადაც რამდენიმე წლის წინ გაიჩეხა ტყე, აგრეთვე ბოლო წლებში ამ მიდამოებში გაშენებული არაერთი რესტორანი და სარეკრეაციო ობიექტი. სათხილამურო ტრასა ფაქტიურად უერთდება თბილისი- კოჯორი-წალკის (წყნეთი-სამადლოს) ავტომაგისტალს. ჩვენის აზრით, გეოლოგიური და ეკოლოგიური თვალსაზრისით შესასწავლია ამ ინფრასტრუქტურული ობიექტების ზეგავლენა მეწყრულ პროცესებზე. ამ ეტაპზე გადაჭრით რამის მტკიცება შეუძლებელია, თუმცა ეს საკითხი სათანადო გამოკვლევას საჭიროებს, მით უმეტეს, რომ რომ ეს ობიექტები თავის დროზე ყოველგვარი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების გარეშე აშენდა.

ვერისა და მისი შენაკადების აუზში არსებული ტყე არის ძლიერ დეგრადირებული, მეორადია; შესუსტებულია პირველადი ანუ ხელუხლებელი ტყეებისათვის დამახასიათებელი მარეგულირებელი ეკოსისტემური სერვისები. დასუსტებული ტყის ნიადაგი ვერ დამაგრდა დედაქანებზე და დიდი რაოდენობის ხე-ტყე მდინარეში მოხვდა (კახა არცივაძის ფოტო).

**3-4** ივნისის მომხდარი წყალდიდობა, რომლის შედეგად შესაძლებელია, რომ გაჩნდნენ ახალი ხევები და ხრამები, წყალმა მდინარის კალაპოტში დააგროვა დიდი რაოდენობით ხე-ტყე, რამაც სერიოზული როლი ითამაშა მდინარის კალაპოტის სწრაფად ავსებაში და ასევე მდინარის კალაპოტისა და თბილისის ტერიტორიაზე არსებული გვირაბებისა და ხიდების გამტარუნარიანობის შესუსტებაში.

სტიქიური მოვლენის შედეგად გამოწვეული ტრაგიკული შედეგების მიზეზები

ამ ქვეთავში აღწერილია, როგორ მოხდა ქალაქ თბილისის ფარგლებში სტიქიის განვითარება და რამ განაპირობა ამ სტიქიის ტრაგიკული შედეგები. სტიქიის განვითარებასთან დაკავშირებული ქრონოლოგიის შედგენისათვის ვისარგებლეთ საინფორმაციო საშუალებებში და სოციალურ ქსელში გავრცელებული ინფორმაციით, ასევე თვითმხილველთა მონათხრობით. აღნიშნული მონაცემები შესაძლოა შეიცავდეს ცდომილებას. მათი დაზუსტებისათვის შემდგომი კვლევისას საჭიროა შემოწმდეს ისეთი სარწმუნო წყაროები, როგორებიცაა **112**-ში შესული შეტყობინებები, გზებზე, ასევე კერძო და კომერციულ ორგანიზაციებზე დამონტაჟებული სათვალთვალო კამერების ჩანაწერები. შენობების მისამართები და სხვა კარტოგრაფიული მონაცემები აღებულია **google map** მიხედვით და შესაძლოა იყოს შეცდომები.

მდინარე ვერე შემოდის ბაგების მხრიდან, გაივლის ვაკის სასაფლაოსთან. მდინარის გზაზე პირველი დასახლებული პუნქტი არის სვანიძის ქუჩა, სადაც განლაგებული იყო თამაზ ელიზბარაშვილის ცხოველების თავშესაფარი და ვაკის ხორცპროდუქტების საწარმო. ადგილობრივების თქმით, დაახლოებით **11** საათისთვის (შეიძლება უფრო ადრეც), მდინარე მოადგა ძაღლების თავშესაფართან არსებულ ხიდს. სვანიძის **N19**-თან წყალი თითქმის ფანჯრებამდე იყო. ასევე ადგილობრივების განმარტებით, ელექტროენერგია დაახოებით **11.30**-ზე გაითიშა, თუმცა უმეტესობამ საფრთხის შესახებ არაფერი იცოდა და უბრალოდ, დენის მოსვლას ელოდებოდა. ადგილობრივების განმარტებით, ამ ტერიტორიის (სვანაძის ქუჩის) დატბორვა „უკან დაბრუნებულმა“ წყალმა (ანუ წყალი, რომელიც არ გაატარეს გვირაბებმა). პირველად წყალმა შეგუბება თამარაშვილის ქუჩის ქვეშ არსებულ (**1958** წელს აშენებულ) გვირაბთან დაიწყო. ჩვენთვის ამ ეტაპზე ძნელი სათქმელია, რამდენად დიდხანს გაგრძელდა შეგუბება, თუმცა საბოლოოდ ამ გვირაბმა წყალი გაატარა. შესაძლებელია, რომ ამ გვირაბმა და დროებითმა შეგუბებამ დამატებითი წნევა მისცა წყალს, რომლის ტალღა დაეჯახა მდინარის მარჯვენა ფერდობს წყნეთის ქუჩის მიმდებარედ. თამარაშვილის გვირაბის შემდეგ წყალმა ყველაზე ძლიერი დარტყმა მიაყენა მოსახლეობას. წყნეთის ქუჩაზე (**N13** და **N14** მიმდებარე ტერიტორია) მდებარე ნაგებობები წყლის დარტყმამ ჯერ გადარეცხვის, შემდეგ კი დატბორის შედეგად დაანგრია.

ამის შემდეგ მდინარე მკვეთრად უხვევს, მარყუჟს აკეთებს. წყლის ძლიერი ტალღა მიაწყდა ფერდობს რომელიც მოქცეულია მდინარის მარცხენა სანაპიროზე, მდინარესა და გზატკეცილს შორის (წყნეთის ხევის ქუჩა, ყიფშიძის ქუჩის მოპირდაპირე მხარე). მომდევნო გვირაბმა (სასწრაფო დახმარების სადგურთან, ბახტრიონისკენ მიმავალი საავტომობილო გვირაბის სიახლოვეს) უკვე ვეღარ გაატარა წყალი, რომელშიც ხეები და შენობების ნაწილები იყო შეტივტივებული. წყლის ტალღამ დააზიანა გვირაბის შესასვლელი, რომელიც გოფრირებული ლითონით იყო ამოფენილი. გოფრირებული ლითონი მოიკეცა, რამაც ალბათ ასევე ხელი შეუწყო წყლის შეგუბებას.

ამ გვირაბის გამოსასვლელი პორტალი დაუზიანებელია, რაც მოწმობს, რომ წყალი საერთოდ არ გამოსულა აქედან. ჩანს წყლის კვალი, რომელიც ზემოდან ჩადიოდა მდინარის კალაპოტში.

სასწრაფო დახმარების სადგურთან არსებული გვირაბის დაცობის გამო მდინარის კალაპოტი და ჭალის ტერასები მთლიანად წყლით ამოივსო თამარაშვილის ქუჩასა და სასწრაფო დახმარების სადგურს




იყიდეთ ბილეთები - ვიდეოინსტრუქცია

RMG
Rich Metals Group
TBILISIBET.COM
www.wsa.ge

შორის მონაკვეთზე. მდინარის მარცხენა სანაპიროზე მდინარის წყალმა სახლები დაანგრია, ზოგიერთი კი აატივტივა და წაიღო დინებამ. სტიქიამ არათუ სახლები, არამედ ის ფერდობიც მთლიანად მოანგრია, სადაც ეს სახლები იყო განლაგებული.

ამავდროულად, სასწრაფო დახმარების სადგურის მიმდებარედ მდინარე გადმოვიდა გზატკეცილზე და დაეშვა ჩიქოვანის ქუჩის მიმართულებით. ბახტრიონის ქუჩისკენ მიმავალი საავტომობილო გვირაბის შესასვლელთან მდებარე სახლი დაიტბორა და მთლიანად დაინგრა.

თვითმხილველთა გადმოცემით, ჩიქოვანის ქუჩის მიმდებარედ წყალმა ჯერ გზატკეცილზე (დაახლობით **12.10**) დაიწყო დინება (დაახლოებით **20-30** სმ სიმაღლის ნაკადი). ამ პერიოდში მათ შეიგრძნეს ბუნებრივი აირის (მეთანის) ძალიან მძაფრი სუნი და იძულებული იყვნენ გარეთ გამოსულიყვნენ. შესაძლოა, ამან გადაარჩინა ადგილობრივი მოსახლეები. რამდენიმე წუთში, როდესაც სასწრაფოსთან არსებულ გვირაბამდე ხეობა ამოივსო წყლით, უზარმაზარი ტალღა წამოვიდა, რომელმაც გადაუარა ჩიქოვანის ქუჩასთან ახლომდებარე, საავტომობილო ტრასის უშუალო სიახლოვეს მდებარე სახლებს. ყველა სახლი და ნაგებობა განადგურდა, თუმცა საბედნიეროდ, ადამიანები გადარჩნენ. აღსანიშნავია, რომ აქ მაცხოვრებელები მნიშვნელოვნად დააზარალა ვარაზის ხევი-თამარაშვილის მაგისტრალის მშენებლობამ, თუმცა მათ კომპენსაცია ვერ მიიღეს მიწის ფლობელობაზე უფლებადამდგენი დოკუმენტაციის არარსებობის გამო.

ამ ტერიტორიაზე ადიდებული მდინარე უკვე მოდიოდა მაგისტრალის ორივე მხარეს, სადაც უამრავი ავტომანქანა იმყოფებოდა. წყალმა დატბორა მდინარის მარჯვენა ნაპირას, ჩიქოვანის ქუჩის ბოლოში არსებული კერძო სახლის სარდაფი, თუმცა საცხოვრებელ ფართი ვერ დატბორა.

ჩიქოვანის **N36** კორპუსების ავტომანქანების გარაჟების ქვეშ მდებარე საცხოვრებელი სართულები დაიტბორა. მეზობლებმა და მაშველებმა შეამტვრიეს გარაჟების სართულზე აგურები და ფანჯრიდან გადმოიყვანეს დაახლოებით **15** ადამიანი.

ამ ადგილიდან მდინარე დაღმართზე დაეშვა, პრაქტიკულად ახალი კალაპოტი ამოთხარა და ჩიქოვანის **N36** კორპუსების წინ და შეუერთდა მდინარის ღია მონაკვეთს, რომელიც გვირაბში ჩადის დოლიძისა და რამიშვილის ქუჩების შემაერთებელი ხიდის ქვეშ. ჩიქოვანის **N36**-ის ახლოს მდებარე გვირაბის გამოსასვლელი პრაქტიკულად დაუზიანებელია, რაც იმას ნიშნავს, რომ დიდი რაოდენობით წყალი აქედან არ გამოსულა და წყლის ძირითადმა მასამ ამ გვირაბის გვერდის ავლით, ახალამოჭრილი კალაპოტით გაიკვლია გზა.

ამ მონაკვეთიდან წყალმა შეავსო მდინარის კალაპოტი და საავტომობილო მაგისტრალი. აქ მდინარის მარცხენა სანაპიროზე კლდოვანი ფხვიერი ფლატეა, მაგისტრალი კი ნაყარ მიწაზეა განლაგებული. ეს ადგილი მდინარემ ჩააღრმავა და წყლის ძირითადმა მასამ ამ გზით გაიარა, ხოლო მარჯვენა ნაპირი საკმაოდ ამაღლებულია (დგას პოლიციის შენობა). აღსანიშნავია, რომ ამ ტერიტორიიდან მოყოლებული მდინარის ჭალის ქვედა ტერასა ფიზიკურად დაკავებულია (შევსებულია) საავტომობილო მაგისტრალით, რომელიც შემაღლებულ მიწაყრილზეა განლაგებული. როგორც ჩანს, დოლიძის საცალფეხო ხიდთან (ლითონის ლურჯი ხიდი) მდებარე საავტომობილო ტრასის ქვეშ არსებული ხიდის გვირაბი ჯერ გაიჭედა, შემდეგ კი ის გაანგრია წყალმა. მდინარის წყალი გადაიქცა მზიურში და გაიშალა. თუმცა, იმის გამო, რომ მდინარის ჭალის ტერასა ფიზიკურად დაკავებულია (შევსებულია) საავტომობილო მაგისტრალით, მდინარის წყალმა უფრო დიდ ფართობზე დატბორა მზიურის ტერიტორია და უფრო მეტი წნევითაც გაიშალა, ვიდრე იმ შემთხვევაში მოხდებოდა, რომ არ ყოფილიყო შეცვლილი ჭალის სტრუქტურა და არ განადგურებულიყო ჭალის ტყის მარეგულირებელი თვისებები (ეკოსისტემური სერვისი).

მდინარემ ერთის მხრივ, მზიურის „მომავლის სკოლასთან“ და „რედკოს“ მშენებარე კორპუსთან მდებარე გვირაბში დაიწყო ჩასვლა, თუმცა, როგორც ჩანს, ეს გვირაბი (რომელიც უერთდება გმირთა მოედნის ქვეშ არსებულმა გვირაბს) მალე გაიჭედა და ვერ შეძლო წყლის ნაკადის გატარება. ამავდროულად, მდინარე მაგისტრალის მეორე მხარეს გადავიდა და ზოოპარკის ტერიტორის დატბორვა დაიწყო. გმირთა მოედნის ქვეშ არსებულმა გვირაბმაც ვერ გაატარა წყალი. ზოოპარკის გასწვრივ მდინარის ჭალა ასევე მნიშვნელოვნად შემცირებულია ავტომაგისტრალით და საავტომობილო გვირაბით, რის გამოც წყალი ვერ გაიშალა და სწრაფი დინებით დატბორა ზოოპარკის უმეტესი ნაწილი.

ამრიგად, სტიქიის მძიმე შედეგებზე მსჯელობისას ყურადღება უნდა მიექცეს შემდეგ გარემოებებს:

მდინარე ვერეს ჭალის სტრუქტურის შეცვლა და ჭალის ტყის განადგურება, რამაც განაპირობა დატბორვა მზიურში და ზოოპარკში

გვირაბების გამტარუნარიანობის შეფასებისას ცალკეული ექსპერტები ყურადღებას აქცევენ მხოლოდ მათ დიამეტრს და ასკვნიან, რომ ვინაიდან **2009-2010** წლებში აშენებული გვირაბები დაახლოებით იგივე დიამეტრისაა, როგორიც **1930**-იან და **1950**-იან წლებში აშენებული გვირაბები, ისინი ვერ მოახდენდნენ ზეგავლენას წყალდიდობის შედეგებზე. ასეთი მსჯელობა არ შეეფერება სინამდვილეს, შემდეგი გარემოების გამო:

**1) 1930**-იან და **1950**-იან წლებში აშენებული გვირაბები მნიშვნელოვნად დაგრძელდა **2009-10** წლებში,

რამაც შეამცირა გამტარუნარიანობა. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ **1950**-იან წლებში თამარაშვილის ქუჩის ქვეშ აშენებული გვირაბის დაგრძელებამ, ერთის მხრივ გაზარდა წყლის წნევა და ხელი შეუწყო ფერდობების გამორეცხვას წყნეთის ქუჩის

**2) 2009-2010** წლებში ავტომაგისტალის შუა ნაწილში მოწყობილი გვირაბები მდებარეობენ მდინარის მოხვევის - მეანდრის ადგილას, რამაც გადამწყვეტი როლი ითამაშა იმაში, რომ არ გაატარეს წყალი, ხეტყითა და მყარი მასალით გაჯერებული წყლის შეკავებაში. განსაკუთრებით ეს პრობლემა გამოჩნდა სასწრაფოსა და ბახტრიონის ქუჩისკენ მიმავალი საავტომობილო გვირაბის მიდამოში, სადაც მდინარე რამდენჯერმე უხვევს და ამავდროულად რამდენჯერმე ჩადის გვირაბში.

გოფრირებული მეტალის გვირაბი არამყარი აღმოჩნდა საბჭოთა პერიოდის გვირაბისგან განსხვავებით, რამაც დამატებით შექმნა გამტარობის პრობლემა.

ვარაზის ხევი-თამარაშვილის მაგისტრალის პროექტი

**2009** წელს საქართველოს ხელისუფლებისა და თბილისის მერიის წარმომადგენლებმა გააკეთეს განცხადებები გმირთა მოედანზე საავტომობილო ესტაკადისა და ასევე ვარაზის ზევიდან თამარაშვილის ქუჩამდე ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის მშენებლობის შესახებ. პროექტი, რომელიც მზიურის ტერიტორიაზე გაივლიდა, საზოგადოების პროტესტი გამოიწვია. მიუხედავად ამისა, **2009** წლის **1** ივლისს თბილისის მერიამ გამოაცხადა „მრავალწლიანი ტენდერი ქ. თბილისში „ვარაზის ხევიდან თამარაშვილის ქუჩამდე ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის მშენებლობის სამუშაოების სახელმწიფო შესყიდვაზე“ (გაზეთი **24** საათი, **N146**). მწვანე ალტერნატივამ **2009** წლის **7** ივლისს მიმართა ქ. თბილისის მერიას მოითხოვა ინფორმაცია მშენებლობის დაფინანსების წყაროების შესახებ, ავტომაგისტრალის მშენებლობის საპროექტო დოკუმენტის ასლი და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტი ასლები, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

**2009** წლის **14** ივლისს ქ. თბილისის მერიისგან მიღებული პასუხის მიხედვით, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტი მომზადებულ იქნა ტენდერში გამარჯვებული კომპანია შპს „საქგაზმეცნიერების“ მიერ და დოკუმენტის მოპოვება შესაძლებელი იყო სამეცნიერო ინსტიტუტში და თბილისის მერიის კეთილმოწყობის საქალაქო სამსახურში. თუმცა მას შემდეგ, რაც გზშ დოკუმენტი მითითებულ ადგილზე არ აღმოჩნდა, ხოლო **30** ივლისს თბილისის მერმა საზეიმოდ გახსნა მშენებლობა და დაიწყო სამუშაოები, მწვანე ალტერნატივამ **2009** წლის **5** აგვისტოს, მიმართა საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს გარემოს დაცვის ინსპექციას თხოვნით, რომ დაუყოვნებლივ მოეხდინათ რეაგირება და შეესწავლათ მშენებლობის კანონიერება.

გარემოს დაცვის ინსპექციამ მწვანე ალტერნატივას განცხადება გადაამისამართა ქ. თბილისის მერიის კეთილმოწყობის საქალაქო სამსახურში. მერიის კეთილმოწყობის სამსახურის განმარტებით, აღნიშნული პროექტი განეკუთვნებოდა ადგილობრივი დანიშნულების გზების კატეგორიას; ხოლო „ადგილობრივი თვითმმართველობის შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის თანახმად, ადგილობრივი დანიშნულების გზების მშენებლობა, მისი შენახვა და განვითარების უზრუნველყოფა წარმოადგენს თვითმმართველი ერთეულის ექსკლუზიურ უფლებამოსილებას და მასზე ეკოლოგიური ექსპერტიზის გაცემას კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს. მერიის კეთილმოწყობის საქალაქო სამსახურმა განმარტა, რომ „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-**4** მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, ეკოლოგიურ ექსპერტიზას ექვემდებარება „საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებ-ის“ მშენებლობა ზემოაღნიშნული ავტომაგისტრალი კი არ განეკუთვნება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზას.

აღსანიშნავია ერთი დეტალი - მერიის მხრიდან ავტომაგისტრალის მშენებლობას კურირებდა კეთილმოწყობის სამსახური, ხოლო მერიის არქიტექტურის სამსახური საერთოდ არ იყო საქმის კურსში და მისი თანამშრომლები მწვანე ალტერნატივასგან ცდილობდნენ რაიმე ინფორმაციის მიღებას პროექტის შესახებ. მრავალი მცდელობის შედეგად, მწვანე ალტერნატივასათვის შესაძლებელი გახდა მხოლოდ შემდეგი დოკუმენტის მოპოვება: „მდ. ვერეს ხეობის (ქ. თბილისის) ფარგლებში ეკოლოგიური მდგომარეობის შეფასების ანგარიში“. აღნიშნული დოკუმენტი მომზადებულია შპს „საქგზამეცნიერების“ (თ. შილაკაძე) და საკონსულტაციო კომპანიის „სამეცნიერო-კვლევითი ფირმა „გამა“-ს (ვ. გვახარია) მიერ და დათარიღებულია **2009** წლის **20** ივნისით. დოკუმენტის შესავალშივე აღნიშნულია, რომ „მდ. ვერეს ხეობის ტერიტორიაზე საავტომობილო გზის გაყვანის თაობაზე გადაწყვეტილება მიღებული იქნება მხოლოდ მისი მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების დეტალური შესწავლისა და შეფასების შემდგომ“. თუმცა, ამ ორგანიზაციამ ისე განახორციელა პროექტი, რომ მსგავსი კვლევა არ გაკეთებულა.

პროექტის მიმართ კრიტიკულად განწყობილი ჯგუფებთან თავის გასამართლებლად და პროექტისგან მოსალოდნელი დადებითი შედეგების წარმოსაჩენად, თბილისის მერია და ხელისუფლება ამტკიცებდა, რომ პროექტის განხორციელება გააუმჯობესებდა ვერის ხეობაში არსებულ მძიმე ეკოლოგიურ ვითარებას, რომელიც შექმნილი იყო სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნაგვით, ასევე გაუმართავი საკანალიზაციო სისტემით დაბინძურების შედეგად. „გამას“ მიერ მომზადებული „მდ. ვერეს ხეობის (ქ. თბილისის) ფარგლებში ეკოლოგიური მდგომარეობის შეფასების ანგარიში“ სწორედ იმ საკითხებს

მოიცავდა, რომლის გამოსწორებასაც აპირებდა პროექტის განმახორციელებელი. ამავდროულად, არაფერი იყო ნათქვამი იმ რეალურ პრობლებებზე და რისკებზე, რომლებიც წარმოიშობოდა ავტომაგისტრალის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროცესში.

დოკუმენტის შესავალში მოყვანილია ციტატა „მზიურის“ გენერალური გეგმის საავტორო ჯგუფის ხელმძღვანელის ინტერვიუდან, სადაც აღნიშნულია, რომ თუ ამ ტერიტორიაზე სერიოზული საინჟინრო სამუშაოები არ ჩატარდა, მზიური განწირულია და შესაძლოა მეწყერმა წალეკოს. დოკუმენტის პირველივე თავში მოცემულია მდინარე ვერეს ჰიდროლოგიური მახასიათებლები, აღნიშნულია, რომ საზრდოობს თოვლის, წვიმისა და მიწისქვეშა წყლებით, ახასიათებს პერიოდული წყალმოვარდნა. სამწუხაროდ, დოკუმენტში ამ მიმართულებით არაფერი არ არის ნათქვამი. ასევე არაფერია ნათქვამი, თუ რა ტიპისა და მასშტაბის რისკებს შეიცავს ჭალის ტერასებზე ავტომაგისტრალის პროექტის განხორციელება.

მთელი დოკუმენტი ეძღვნება ვერის ხეობაში არსებული დაბინძურების წყაროების აღწერას, ანუ მხოლოდ იმ ფაქტორებს, რომლის გამოსწორებასაც გეგმავდა თბილისის მერია ამ პროექტის განხორციელების შედეგად. ეს არის ძალიან ტიპიური ხელწერა იმ კომპანიებისათვის, რომლებიც გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშებს წერენ სხვადასხვა ინფრასტრუქტურული პროექტებისათვის - ყურადღება გაამახვილონ არაარსებით საკითხებზე, რომლებზეც დაგეგმილ საქმიანობას დიდი ზეგავლენა არ აქვს და ყურადღების მიღმა დატოვონ გარემოს ის კომპონენტები, რომელსაც პროექტი აზიანებს (მაგ. ჰესის პროექტთან დაკავშირებით დიდი ადგილი ეთმობა ხოლმე ჰაერის დაბინძურების შესწავლას და კეთდება ისეთი დასკვნა, რომელიც თავიდანვე ცნობილია - რომ ჰესი ჰაერს არ დააბინძურებს. სამაგიეროდ, ბიომრავალფეროვნების და გეოლოგიის საკითხები პრაქტიკულად ძალიან ზედაპირულად განიხილება) ამრიგად, პროექტის განხორციელების შესახებ გადაწყვეტილების მიღება არ მომხრადა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის საფუძველზე. შესაბამისად, პროექტი განხორციელდა მისი საჭიროების დასაბუთების, ხარჯ-სარგებლიანობის ანალიზის, ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზეგავლენის შეფასების, ალტერნატივების ანალიზის, გარემოსდაცვითი რისკების შეფასების, განხორციელების შემთხვევაში შემარბილებელი ღონისძიებების შემუშავების, საგანგებო სიტუაციების რისკების შემცირების საკითხების შემუშავების გარეშე. როგორც გაირკვა, რომ მშენებლობა მიმდინარეობდა პროექტირებასთან ერთად. ტენდერში გამარჯვებულმა კომპანიამ ისე დაიწყო მშენებლობა, რომ დასრულებული პროექტი არ არსებობდა.

მაგისტრალის მშენებლობა მიმდინარეობდა **24** საათიან რეჟიმში, რადგან ხელისუფლებას გადაწყვეტილი ჰქონდა, რომ გზა **2010** წლის **26** მაისის გაეხსნა და ეს მოვლენა თბილისის მერის საარჩევნო კამპანიის ნაწილი გამხდარიყო. მშენებლობის პროცესში ჰაერის დაბინძურება სამშენებლო მტვრით და ხმაურით მწვავედ აისახა მახლობელი ქუჩების (ხილიანი, ჩიქოვანი, ყიფშიძე, თამარაშვილი ქუჩები) მცხოვრებთათვის. მშენებლობის შედეგად წარმოქმნილი ნაშალი მასალა მდინარის კალაპოტში იყრებოდა. მშენებლობის პროცესში ძლიერ სტრესს განიცდიდნენ ზოოპარკის ცხოველები.

მშენებლობის დასრულების შემდეგ კი აღმოჩნდა, რომ განხორციელებულმა პროექტმა ვერ განტვირთა მოძრაობა, მოკლე პერიოდში შეიცვალა მოძრაობის წესები ამ მონაკვეთში და საბოლოო ჯამში საჭირო გახდა დამატებით კიდევ ახალი ესტაკადის მშენებლობა. პროექტის მშენებლობის პროცესში მოსახლეობის გარკვეულ ნაწილს მოუხდათ გადასახლება და თავიანთი საცხოვრებელის დატოვება. სახელმწიფომ დაზარალებული მოსახლეობის ნაწილს გადაუხადა კომპენსაცია, თუმცა ინფორმაცია მასთან დაკავშირებით, თუ რა ოდენობის კომპენსაცია გადაეცათ მათ, ან ყველა გადასახლებულის უფლებები იქნა თუ არა დაცული განსახლების პროცესში, უცნობია.

მოსახლეობის ნაწილს, რომელსაც პროექტის შედეგად ჩამოეჭრათ საკარმიდამო ნაკვეთები, არ მიეცათ კომპენსაცია მიწის მფლობელობის უფლებადამდგენი დოკუმენტების არქონის გამო. ანუ, არ ჩაითვალენ პროექტის მიერ დაზარალებულად ის მოსახლეები, ვის სახლებზეც არ გაიარა მაგისტრალმა ან მოახდინა სხვა ტიპის ზეგავლენა, მათ შორის გაზარდა გარემოსდაცვითი რისკები. მოსახლეობის გარკვეული ნაწილი საავტომობილო გზიდან იმდენად მცირე მანძილით აღმოჩნდა დაშორებული, რომ მათი საცხოვრებელი პირობები ძლიერ გაუარესდა, ხოლო ქონება გაუფასურდა. მაგისტრალი ძალზე არაკომფორტული და სახიფათოც კი გამოდგა ფეხით მოსიარულეთათვის. არ მოეწყო ბგერის ჩამხშობი ფარები, როგორც ეს აღნიშნული იყო სატენდერო დოკუმენტაციაში, რამაც გაზარდა შეწუხების ფაქტორი როგორც მიმდებარე ქუჩების მოსახლეობისათვის, ისე ზოოპარკის ბინადართათვის.

აღსანიშნავია, რომ **2010** წლის **21** ივნისის საქართველოს პრეზიდენტის „განსაკუთრებული რეგულირების სარეკრეაციო ზონის სტატუსის მინიჭების შესახებ“ **N435** ბრძანებულების თანახმად, „ქალაქ თბილისის საზღვრებში და მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული მწვანე ნარგავებისა და სახელმწიფო ტყის ფონდის განსაკუთრებული დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონის **21** მუხლის შესაბამისად, გარკვეულ ტერიტორიას, რომელშიც შედიოდა „მზიურიც“, მიენიჭა განსაკუთრებული რეგულირების სარეკრეაციო ზონის სტატუსი. მერია აცხადებდა, რომ გმირთა მოედნისა და თამარაშვილის ქუჩის დამკავშირებელი ჩქაროსნული მაგისტრალის მშენებლობის დასრულების შემდეგ **(2010** წელს) აიკრძალება მთელ ხეობაში კერძო, კომერციული და საწარმოო მშენებლობები, ”რათა მდ. ვერეს მთელი ხეობა თამარაშვილის ქუჩიდან გმირთა მოედნამდე გადაიქცეს ტყე-პარკად”. თუმცა ამგვარი დაპირება არაერთხელ დაირღვა.

შემდგომი ნაბიჯები მომხდართან დაკავშრებით

ობიექტური და ნათელი სურათის მისაღებად, საჭიროა ძალიან ეფექტური და გამჭვირვალე კვლევის ჩატარება, რომელიც პასუხს მოგვცემს შემდეგ საკითხებზე:

დადგებოდა თუ არა იგივე შედეგები, რომ არსებობდეს თბილისის გარემოზე (მათ შორის, გეოლოგიურ პროცესებზე) დაკვირვების გამართული სისტემა?

დაამძიმა, თუ არა კატასტროფის შედეგები სათანადო შესწავლის გარეშე ანდა უნებართვოდ აშენებულმა ობიექტებმა?

დადგებოდა თუ არა იგივე სიმძიმის შედეგები, საავტომობილო მაგისტრალი, გვირაბები, საცხოვრებელი სახლები და სხვა ნაგებობები რომ არ ყოფილიყო ადიდებული ვერეს გზაზე?

დადგებოდა თუ არა იგივე სიმძიმის შედეგები, საავტომობილო გზას სხვა კონფიგურაცია ან გამტარუნარიანობა რომ ჰქონოდა?

დადგებოდა თუ არა იგივე შედეგები, ადრეული გაფრთხილების სისტემას გამართულად რომ ემუშავა?

დადგებოდა თუ არა იგივე შედეგები, დროულად რომ ყოფილიყო გადაკეტილი ვარაზისხევი-თამარაშვილის სემაერთებელ მაგისტრალზე გამავალი საავტომობილო გზები?

რამდენად სწრაფად განვიTარდა სტიქია, შესაძლებელი იყო თუ არა უფრო სწრაფი და ეფექტური რეაგირება სამაშველო სამსახურების და საპატრულო პოლიციის მხრიდან?

რამდენად ეფექტურად და კოორდინირებულად მოქმედებდნენ საჯარო სამსახურები სტიქიის დროს და სტიქიის შემდგომ დღეებში (მათ შორის სამაშველო და სტიქიის სალიკვიდაციო ოპერაციების და ზოოპარკის ცხოველებთან დაკავშირებით განხორციელებული ქმედებების დროს)?

ამ საკითხებზე ობიექტური პასუხების არსებობა ძალზე მნიშვნელოვანია მომავალში განსახორციელებელი ქმედებებთან დაკავშირებით ინფორმირებული გადაწყვეტილებების მისაღებად.

გაზიარება და მოწონება

Like Share Be the first of your friends to like this.

- Google + - Tumblr - Vkontakte -

კომენტარები