მკვლელი ჰაერი

bpi.ge/index.php/mkvleli-haeri/

5/16/2017



თბილისი (BPI) – სოფელი „არგვეთა“ დასავლეთ საქართველოში, ქალაქ ზესტაფონიდან დაახლოებით შვიდ კილომეტრში მდებარეობს. მჭიდროდ დასახლებულ სოფელში 2 000 -მდე ადამიანი ცხოვრობს. აქ ზამთარი ცივია, ზაფხული – მშრალი. ზღვის დონიდან 120 მეტრ სიმაღლეზე ნოტიო, სუბტროპიკული კლიმატია. ხშირია დასავლეთისა და აღმოსავლეთის ქარებიც. ზოგჯერ ქარი ზღვიდანაც კი აღწევს. შორიდან მოტანილმა ქარმა წესით სუფთა და ჯანსაღი ჰაერი უნდა მოიტანოს, თუმცა აქ ასე არ ხდება. კარგი მდებარეობის და ლამაზი ბუნების გარდა სოფელი სხვა მახასიათებლითაც გამოირჩევა. საქართველოში „არგვეთა“ ერთ-ერთია იმ დასახლებებს შორის, სადაც ყველაზე მეტი ონკოლოგიური დაავადების მქონე ადამიანი ცხოვრობს.

„მე ონკოლოგი ავადმყოფი ვარ. ჩემი მკურნალობა ძალიან ძვირი ჯდება. ყოველ სამ თვეში ვიტარებ გარკვეულ კურსს, რომლის საფასურიც 1000 ლარს შეადგენს. უმძიმესი მდგომარეობა და სურათია, როგორც ზესტაფონის რაიონში, ასევე მის შემოგარენში. აქ არსებული ქარხნების მიერ გამოყოფილი მტვრის გამო გაუსაძლის პირობებში ვცხოვრობთ.“ – ამბობს სოფელ არგვეთას მცხოვრები ნინო მაჭავარიანი.

> *დიდი ხანია, რაც ზესტაფონის მუნიციპალიტეტში ჰაერის დაბინძურების პრობლემაა. დაბინძურებულ ჰაერსა და ონკოლოგიურ დაავადებებს შორის კავშირს ხედავს ქალაქ ზესტაფონში მცხოვრები ჯონი ფუტკარაძეც, რომლის დედ-მამა და ბებია-ბაბუა სიმსივნური დაავადებებით გარდაიცვალნენ. მისი თქმით – „ფეროში ოთხმოციანი წლებიდან მოყოლებული ტექნოლოგიები არ შეცვლილა და არც იცვლება. ვფიქრობ, დაბინძურებული ჰაერის გამო სიმსივნური დაავადებებით გარდაცვლილი ადამიანების რიცხვი კიდევ უფრო მოიმატებს.“*

ჰაერის დაბინძურების პრობლემა მხოლოდ ზესტაფონის მუნიციპალიტეტში არ აწუხებთ, ამ მხრივ პრობლემებია მთლიანად საქართველოს მასშტაბით. შრომის ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის

სამინისტროს მონაცემების მიხედვით: საქართველოში 2002 წლიდან 2015 წლამდე პირველად დადგენილი დიაგნოზით სიმსივნეების საერთო რაოდენობა 6,6-ჯერ გაიზარდა. ექიმთან მიმართვიანობა 2002 წლიდან 2015 წლამდე სულ 2,4-ჯერაა გაზრდილი, მაშინ, როცა სიმსივნეების რიცხვი 6,6-ჯერაა მომატებული.

ზესტაფონის რაიონის ონკოლოგი მაია ქურციკიძე საკუთარ პრაქტიკაზე დაყრდნობით აცხადებს, რომ ზესტაფონში წლის განმავლობაში ონკოლოგიური დაავადების საშუალოდ 115 ახალი შემთხვევა ვლინდება – „მამაკაცებში პირველ ადგილზეა ფილტვის, კუჭის, პროსტატის და სწორი ნაწლავის კიბო. ქალბატონებში კი პირველ ადგილზე სარძევე ჯირკვლის, შემდგომ საშვილოსნოს ყელის, საშვილოსნოს, სწორი ნაწლავის და მუცლის ღრუს ორგანოების დაავადებებია. სხვა რაიონებთან შედარებით, ზესტაფონში ონკოლოგიური დაავადებების მხრივ ძალიან მაღალი მომართვიანობაა. ვფიქრობ, აქ ონკოლოგიური დაავადებების უმთავრესი მიზეზი ფეროს გამონაბოლქვია.”

> *საქართველოს მასშტაბით ზესტაფონის რაიონი ერთ-ერთია იმ რეგიონებს შორის სადაც ჰაერი ყველაზე მეტადაა დაბინძურებული. სტატისტიკის მიხედვით, ასევე დაბინძურებული ჰაერია თბილისში, ბათუმში, რუსთავსა და ქუთაისში.*

საქართველოს ატმოსფერული ჰაერი სამრეწველო ობიექტებიდან წარმოებული გაფრქვევების გარდა, ავტოტრანსპორტით, ენერგეტიკული სექტორის და სოფლის მეურნეობის დარგებიდანაც ბინძურდება.

ჰაერის დაბინძურება ატმოსფერული ჰაერის ქიმიური, ფიზიკური ან ბიოლოგიური ბუნებრივი თვისებების ცვლილებაა.

ტოქსიკოლოგი ინგა ღვინერია ამბობს, რომ დაბინძურებული ჰაერი ორგანიზმში შეუმჩნევლად ილექება და თავის მძიმე შედეგს წლების შემდეგ აჩვენებს, თუმცა დასძენს რომ საქართველოში უკვე შესამჩნევად გაზრდილია გულ-სისხლძარღვთა და მწვავე რესპირატორული დაავადებების რიცხვი. „მნიშვნელოვანია ისიც, რომ ჰაერში არსებული მავნე ნივთიერებების ძირითადად მიწიდან 1 მეტრის სიმაღლეზე კონცენტრირდება, რის გამოც ბავშვი უფრო მეტ მავნე ნივთიერებას ჩაისუნთქავს, ვიდრე ზრდასრული. ბავშვს თუ სუფთა ჰაერზე გავუშვებთ, მას ხველა იმ წამსვე გაუვლის, ეს არის სუფთა ჰაერის სიდრომი, და სწორედ ამის დეფიციტია დღეს ჩვენთან.“

გარემოს ეროვნული სააგენტოს უფროსი, თამარ ბაგრატია განმარტავს, რომ – „ჰაერის დაბინძურების ხარისხი სხვადასხვა ტიპის შეიძლება იყოს, მაგრამ ყველაზე პრობლემური არის მყარი შეწოვილი ნაწილაკებით, ანუ მტვერის საშუალებით დაბინძურებული ჰაერი, ამიტომ ამ მიმართულებით ძალიან ბევრი გვაქვს გასაკეთებელი.“ გარემოს ეროვნულმა სააგენტომ ჩაატარა კვლევა, სადაც ჰაერის დაბინძურება გაიზომა ჭვიანი შუქნიშნების მიერ დათვლილი მანქანების რაოდენობის მიხედვით. როგორც ბაგრატია ამბობს – გაირკვა რომ რაც უფრო მეტმა მანქანამ გაიარა კონკრეტულ წეერტილზე, მით უფრო მაღალი იყო დაბინძურების ხარისხი. შესაბამისად ფაქტია რომ თბილისში და სხვა დიდ ქალაქებში ჰაერის დაბინძურების მთვარი წყარო გაუმართავი ავტოტრანსპორტია.”

> *საქართველოში ავტომობილების სავალდებულო ტექდათვალიერების შემოღების მოთხოვნით 2016 წლის ივნისში manifest.ge -ზე ხელმოწერების შეგროვება დაიწყო. მალევე, პეტიცია 10 ათასი ხელმოწერით საქართველოს პრემიერ–მინისტრ, გიორგი კვირიკაშვილს გადაეგზავნა.*

ავტომობილების ტექნიკური დათვალიერების შემოღების აუცილებლობაზე საუბრობს პრემიერ-მინისტრი, გიორგი კვირიკაშვილიც. „ბავშვთა ასაკში სიმსივნის მაჩვენებელი საქართველოში მაღალია და ვერ შევწირავთ მომავალი თაობის ჯანმრთელობას იმას, რომ საქართველოს ჰქონდეს საამაყო, რომ ნაკლები რეგულაციები აქვს. დასაცავია სწორი ბალანსი რეგულაციებსა და მოსახლეობის ჯანმრთელობას შორის.

ვფიქრობ, წლების წინ მიღებული გადაწყვეტილება ტექნიკური დათვალიერების მთლიანად გაუქმების თაობაზე, არასწორი იყო და ის აუცილებლად უნდა აღვადგინოთ.” – განაცხადა პრემიერმა.

პირველი ვიცე-პრემიერი დიმიტრი ქუმსიშვილი ამბობს, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო პერიოდული ტესტირების შემოღებასთან დაკავშირებით ინტერესთა გამოხატვაში მონაწილეობის მიღებას ყველა ის საერთაშორისო კომპანია შეძლებს, რომელსაც ევროკავშირის წევრ ქვეყნებში პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების დანერგვის გამოცდილება აქვს. „მთავრობის მიზანია ხელი შეუწყოს მოქალაქეებისათვის ჯანსაღი და უსაფრთხო გარემოს უზრუნველყოფას. ტექნიკური დათვალიერების სისტემის დანერგვას უნდა მოყვეს ეკოლოგიური და ჯანსაღი გარემოს გაუმჯობესება. ქვეყანაში გარემოს დაბინძურების ძირითადი წყარო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გაუმართაობა და სტანდარტების არარსებობაა. ამ მიმართულებით ვითარება რომ მძიმეა, საერთაშორისო კვლევებიც ადასტურებს. ყურადსაღებია ავტოსაგზაო შემთხვევების სტატისტიკაც – ავტოსაგზაო შემთხვევების ნაწილი სწორედ ავტომობილების გაუმართაობის გამო ხდება.“

2018 წლის პირველი იანვრიდან საქართველოში ავტომობილების პერიოდული ტესტირება სავალდებულო იქნება. შემოწმების პერიოდულობა მანქანის ასაკის მიხედვით განისაზღვრება, შესაბამის სტანდარტებს კი ის კომპანია შეიმუშავებს, რომელსაც მთავრობა დაიქირავებს. როგორც საქართველოს პირველი ვიცე-პრემიერი, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრი დიმიტრი ქუმსიშვილი აცხადებს, რომ 2017 წლის ბოლომდე ყველა რეგიონში პერიოდული ტექნიკური ისპექტირებისთვის აუცილებელი ინფრასტრუქტურა სრულად იქნება გამართული.

> *საქართველოში ავტომობილების რაოდენობა მუდმივად მატულობს. ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციის ხელმძღვანელის, დავით მესხიშვილის ინფორმაციით, 2015 წლის ბოლოს ქვეყანაში სულ 1,1 მილიონი მანქანა იყო რეგისტრირებული. რომელთა უმეტესი ნაწილი, დაახლოებით 90% – 2004 წლამდეა წარმოებული. “4 წლის წინ საქართველოს მასშტაბით 806 000 ავტომობილი იყო რეგისტრირებული, 2011 წელს მათი რაოდენობა 745 000-ს არ აღემატებოდა. 2012 წლიდან მოყოლებული, მანქანების რეგისტრაციამ 8,2%-ით მოიმატა, 2013 წელს კი – 9,1% – ით. საქართველოში ამჟამად, 400 000 – მდე ისეთი მანქანაა, რომელთა ასაკიც 20 წელს აღემატება.” – აცხადებს ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციის ხელმძღვანელი, დავით მესხიშვილი.*

ამ მაჩვენებელს საგანგაშოს უწოდებს საავტომობილო ფედერაციის თავმჯდომარე შალვა ობგაიძე და ხელისუფლებას სწორი სატრანსპორტო პოლიტიკის გატარებისკენ მოუწოდებს. ობგაიძე აღნიშნავს, რომ საქართველოს ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებაში 90%-იანი წილი ავტოტრანსპორტს შეაქვს, რის გამოც ავტომობილების სავალდებულო ტექნიკური ტესტირების დაბრუნება აუცილებელია: „სანამ ვიკითხავთ უნდა აღდგეს თუ არა ავტომობილების სავალდებულო ტესტირება, მანამდე ჩვენს თავს უნდა ვკითხოთ: ვართ თუ არა მზად, რომ ჰაერის დაბინძურების გამო არსებული დაავადებების ჩამონათვალში მოვხვდეთ და გვინდა თუ არა, რომ გაიზარდოს ლეიკემიით დაავადებული ბავშვების რაოდენობა, კიდევ უფრო მოიმატოს ონკოლოგიური დაავადებების რიცხვმა. ვსაუბრობთ, რომ გვინდა ევროპელობა, ეს კი კანონმორჩილებას ნიშნავს. ამ წესების შორისაა ისიც, რომ ავტომობილი უნდა იყოს გამართული თუნდაც იმ მინიმალური სტანდარტით, რომელიც ორი ნიშნით არის მთავარი: პირველი ეს არის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება და მეორე, გარემოზე ზარალის მიყენება. ადამიანი, ვისაც ავტომობილი ჰყავს ამ მინიმალურ მოთხოვნებს უნდა აკმაყოფილებდეს. ვფიქრობ, მანქანების დიაგნოსტირება უნდა იყოს ხელმისაწვდომი, იაფი. ეს არ უნდა გახდეს ბიზნესის და ფულის შემოდინების წყარო. რაც შეეხება ბუნებრივ აირზე გადაყვანილი ავტომობილების შემოწმებას, ეს ცალკე სპეციფიკაა. რამდენიმე წლის წინ იყო მცდელობა, რომ დაწყებულიყო ამ ავტომობილების გაზის აპარატის შემოწმება, თუმცა გეგმა მოუმზადებელი იყო და მისი განხორციელება ვერ მოხერხდა.“

ავტომობილების ტექნიკური დათვალიერების შემოღებასთან ერთად, გარემოსდამცველი ნინო ჩხობაძე

საქართველოში არსებული მძიმე სიტუაციის გამოსასწორებლად, საჭიროდ მიიჩნევს საწვავის ხარისხის კონტროლის გამკაცრებასაც. გარემოს დამცველი ასევე ამბობს, რომ თბილისში მტვრის რაოდენობა ძალიან მაღალია, არცერთ განვითარებულ ქვეყანაში მშენებლობა შეფუთვის გარეშე არ მიმდინარეობს, ჩვენთან კი შეფუთული მშენებლობები ცოტაა, რის გამოც სამშენებლო მტვერი ჰაერში იფრქვევა და საბოლოოდ გარემოს დიდ ზიანს აყენებს. „მნიშვნელოვანია რაიმე რეგულაციის შემოღება ამ მხრივაც. ასევე გასათვალისწინებელია რომ, თბილისის ცენტრალურ ქუჩებში თითქმის აღარ გვაქვს გამწვანების ზონები. ეს პრობლემემები საფრთხეს უქმნის ადამიანებისთვის ყველაზე ძვირფასს – ჯანმრთელობას, ამიტომ ხელისუფლებას ბევრი სამუშაო აქვს.”

ნავთობპროდუქტების იმპორტიორთა კავშირის თავმჯდომარე ვანო მთვრალაშვილი მიიჩნევს, რომ საქართველოში საწვავის ხარისხი დამაკმაყოფილებელია, თუმცა ის უშვებს, რომ ბაზარზე შესაძლოა უხარისხო პროდუქტიც იყოს. მთვრალაშვილი განმარტავს, რომ საწვავის ხარისხის აქტიური კონტროლი 2016 წლიდან დაიწყო. ის ბენზინ გასამართი სადგურები, რომლებიც შემოწმდა აკმაყოფილებდნენ საქართველოში არსებულ სტანდარტებს. წელს კიდევ იგეგმება შემოწმების მორიგი ეტაპი.

შემოწმების შემდეგ დარღვევის აღმოჩენის შემთხვევაში ბენზინ გასამართი სადგური 8 ათასი ლარით დაჯარიმდება, შეუწყდება პროდუქციის რეალიზაციის უფლებაც. სანქცია უწესდება იმპორტიორსაც, ის 10 ათასი ლარით დაჯარიმდება.

„საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 31 დეკემბრის დადგენილების მიხედვით, ბენზინი არის ევრო 5 სტანდარტის, დიზელი კი ევრო 2/3-ს შორის. ბენზინის სტანდარტი თითქმის ევროპული სტანდარტის იდენტურია, დიზელი – არა. ვმუშაობთ, რომ 2018-1019 წლიდან დიზელის სტადარტი ევრო 4-ს გაუთანაბრდეს და 2020 წლიდან ისიც ევროპულ სტანდარტს მიუახლოვდეს,” – განმარტავს ნავთობპროდუქტების იმპორტიორთა კავშირის თავმჯდომარე.

> *გამონაბოლქვის შედეგად დაბინძურებულ ჰაერსა და ადამიანის ჯანმრთელობის გაუარესებას შორის კავშირზე საუბრობს ონკოლოგი ნინო ტოტოღაშვილი. მისი თქმით, თბილისში ყოველდღიურად დიდი რაოდენობით კანცეროგენული ანუ მავნე ნივთიერებები გამოიყოფა. „1 ლიტრი ბენზინის დაწვის შედეგად გამოიყოფა 750 გრამი მავნე ნივთიერება, რომლებიც თანაბრად იწვევს ყველა სიმსივნურ დაავადებას, როგორც მოზრდილებში, ასევე ბავშვთა ასაკში. ჰაერში გაფრქვეული მტვერი გავლენას ახდენს სასუნთქ გზებზე, იწვევს ბრონქიტს, ალერგიას, სპაზმს. უარეს შემთხვევაში შესაძლოა კიბოს გამომწვევი მიზეზიც გახდეს.”*

არასამთავრობო ორგანიზაცია მწვანე ალტერნატივა 2016 წელს გამოქვეყნებულ ნარკვევში „ატმოსფერული ჰაერის გამოწვევები საქართველოში და ევროკავშირში“ მიათითებს, რომ ჰაერის დაბინძურებას განსაკუთრებით მძიმე შედეგის მოტანა შეუძლია ისეთ მგრძნობიარე ჯგუფებზე, როგორიცაა ორსულები, ბავშვები, მოხუცები, ასევე დაავადებული ადამიანები. დაბინძურებული ჰაერი რისკ-ფაქტორია, არა მხოლოდ გულსისხლძარღვთა და სასუნთქი გზების დაავადებებისთვის: როგორიცაა ასთმა და ქრონიკული ბრონქიტი, არამედ ასევე დაკავშირებულია ბავშვებში ტვინისა და ნერვული სისტემის განვითარების პათოლოგიასთან, აგრეთვე დიაბეტთან.

> *მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციის ონკოლოგიურ დაავადებათა სააგენტოს მტკიცებით, ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებას ფილტვის კიბოს გამოწვევა შეუძლია. შესაბამისად ჰაერის დაბინძურება დიდ როლს ასრულებს, მრავალი ქრონიკული დაავადების ჩამოყალიბებაში, რაც შემდეგ ტვირთად აწვება, როგორც დაზარალებულებს, ასევე ქვეყნების ჯანმრთელობის სამსახურებსა და ეკონომიკას მთლიანობაში.*

მნიშვნელოვანია ლანკასტერის მეცნიერების მიერ ჩატარებული ახალი კვლევის შედეგები, რომელსაც BBC აქვეყნებს. კვლევის თანახმად, შესაძლოა ჰაერის დაბინძურება ადამიანებში ისეთი დაავადება გამოიწვიოს, როგორიც ალცჰეიმერია. მკვლევართა ჯგუფმა 37 ადამიანის ტვინის ქსოვილი შეისწავლეს, რომლის შედეგად, ადამიანის ტვინის ქსოვილის ნიმუშზე მცირე ზომის დამაბინძურებელი ნაწილაკები აღმოაჩინეს. მკვლევართა ვარაუდით, ეს ნაწილაკები ტვინამდე სასუნთქი გზების გავლით და სისხლის მიმოქცევის მეშვეობით აღწევენ. ამ აღმოჩენას საგანგაშოს უწოდებენ თავად მკვლევარები. მათი განცხადებით, ამ აღმოჩენით დაბინძურებული ჰაერის ჯანმრთელობაზე ზემოქმედების შესაძლო რისკების შეფასება კიდევ უფრო რთულდება, რადგან უახლეს კვლევაზე დაყრდნობით შეიძლება ითქვას, რომ დაბინძურებული ჰაერის გავლენა ადამიანის ორგანიზმზე გაცილებით დიდია და დაბინძურებულ ნაწილაკებმა შესაძლოა ტვინის უჯრედებამდეც მიაღწიონ.

დაბინძურებული ჰაერი პირველ რიგში სასუნთქ გზებზე ახდენს უარყოფით გავლენას. დაავადებათა კონტროლის და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრის მონაცემებით, სასუნთქი ორგანოების დაავადებები მზარდია. ქვეყნის მოსახლეობაში 2000-დან 2012 წლამდე სასუნთქი ორგანოების დაავადებები მნიშვნელოვნად გაიზარდა, წელიწადში 215 841 შემთხვევიდან – 605 179 შემთხვევამდე.

ამავე ცენტრის სტატისტიკით, 2015 წელს სიმსივნის ყველაზე მეტი შემთხვევაა თბილისში (3902), იმერეთსა (1379) და აჭარაში (958).

2013 წელს მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციამ ჰაერის დაბინძურება კანცეროგენად მიიჩნია და განაცხადა, რომ ის კიბოს ნამდვილად იწვევს.

თბილისის ონკოლოგიური ცენტრის დირექტორი და საქართველოში ინტრო ოპერაციული სხივური თერაპიის პროექტის ინიციატორი მიხეილ ჯანჯალია ონკოლოგიური დაავადებების გამომწვევ მიზეზებს განმარტავს: “ონკოლოგიური დაავადება შეიძლება გამოიწვიოს ნებისმიერმა გარემო პირობებმა. თუ გავითვალისწინებთ თბილისში არსებულ მდგომარეობას, დაავადებების მატების საფრთხე დიდია. ჩვენთან არ რეგულირდება საწვავის ხარისხი, უამრავი ტექნიკურად გაუმართავი მანქანაა. საყურადღებოა, ტექნიკურად გაუმართავი საწარმოებიც. გარემოს დაბინძურება ზემოქმედებს ჯანმრთელობაზე და ამიტომ აუცილებელია დარეგულირდეს არსებული პრობლემები. ეს ის საკითხია, რომელსაც აუცილებლად უნდა მივხედოთ, თორემ უახლოეს მომავალში დაავადებული მოსახლეობა გვეყოლება.”

დაავადებათა კონტროლისა და საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის ეროვნული ცენტრის ხელმძღვანელი ამირან გამყრელიძე ქვეყანაში სიმსივნის შემთხვევების მატებას რეგისტრირებული შემთხვევების ზრდას უკავშირებს და არა დაავადებათა ახალი შემთხვევების უშუალო მატებას. რაც, თავის მხრივ, ონკოლოგიურ დაავადებათა მონიტორინგის გაუმჯობესების მიზნით, კიბოს პოპულაციური რეგისტრის დანერგვასთან არის დაკავშირებული.

> *2016 წელს ჯანმრთელობის 69-ე მსოფლიო ასამბლეამ აღიარა, რომ ჰაერის დაბინძურება, ადამიანის ჯანმრთელობაზე მავნე ზეგავლენის მქონე უმსხვილესი კონტრიბუტორი და ადრეული სიკვდილიანობის განმაპირობებელი ერთ-ერთი ფაქტორია. ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაციის მონაცემებით, საქართველოში მთლიანი ავადობის 17 და სიკვდილიანობის 19% გარემოს საზიანო ზემოქმედებას უკავშირდება.*

ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციამ 2016 წელს ჩატარებულ კვლევაში ნათქვამია, რომ სუფთა ჰაერს დედამიწის მოსახლეობის მხოლოდ 8% სუნთქავს, დანარჩენი კი დაბინძურებულს. “ჰაერის დაბინძურება დიდი სისწრაფით მატულობს, ეს ჯანდაცვისთვის საგანგებო მდგომარეობაა. ჰაერის დაბინძურება თითქმის ყველა ქვეყანასა და საზოგადოების ყველა ფენას შეეხო. დაბინძურების დონე ყოველგვარ დასაშვებ ნორმას აჭარბებს არა მხოლოდ მსხვილ მეგაპოლისებში, არამედ სოფლებშიც.” – აღნიშნულია ჯანმოს ანგარიშში. ორგანიზაციის მონაცემებით, ატმოსფეროს დაბინძურებისგან მსოფლიოში ყოველწლიურად 3 მილიონამდე ადამიანი იღუპება, ანუ პლანეტაზე ადამიანის გარადაცვალების ყოველი მეცხრე ფაქტი

ჰაერის დაბინძურებას უკავშირდება.

გასათვალისწინებელია, მსოფლიოს ეკონომიკური ფორუმის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემებიც. საქართველო ჰაერის დაბინძურებით გამოწვეული სიკვდილიანობით სიის პირველ ადგილზეა, აქ ყოველ 100 000 მოსახლეზე 292,3 გარდაცვლილი მოდის. 2016 წელს გამოქვეყნებული ეს მონაცემი 2012 წლის გაზომვებს ეყრდნობა. ამავე კვლევით, 2060 წლისთვის 4-5 წამში ერთხელ ჰაერის დაბინძურების შედეგად ერთი ადამიანი დაიღუპება.

კვლევის საპასუხოდ განცხადება გაავრცელა საქართველოს გარემოს დაცვის სამინისტრომ. "საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტოს (IEA) მიერ გამოქვეყნებულ ანგარიშში „ენერგეტიკა და ჰაერის დაბინძურება" საქართველოს შესახებ ინფორმაცია მოცემულია მსოფლიო ჯანდაცვის ორგნიზაციის „მსოფლიო ჯანმრთელობის სტატისტიკა 2016" ცნობარის მონაცემებით, რომელიც, თავის მხრივ, ეყრდნობა 2012 წლის გაზომვებს."

თუმცა ფაქტია, რომ „სმოგი" – ანუ ჰაერის დაბინძურებული მასა თბილისის თავზე უკვე რამდენიმე წელია გამოჩნდა. საერთაშორისო ენერგეტიკული სააგენტოს სტატისტიკას ეთანხმებიან ქართველი გარემოსდამცველები.

„წლებია, რაც ვამჩნევთ, რომ საშინელი მდგომარეობაა ქალაქში. მიუხედავად იმ მონაცემებისა, რასაც ეყრდნობა გარემოს დაცვის სამინისტრო, აშკარად ჩანს, რომ კატასტროფულად მომატებულია ჰაერის დაბინძურების ხარისხი. ამას უკვე რიგითი მოქალაქეებიც ამჩნევენ," – ამბობს გარემოსდამცველი ნინო ჩხობაძე.

"მწვანე ალტერნატივას" თავმჯდომარე, მანანა ქოჩლაძე გვიხსნის, რომ ამ კვლევაში გაერთიანებულია, როგორც შენობის გარეთა ჰაერის დაბინძურება, ასევე შიდა დაბინძურება, რომელიც გამოწვეულია საწვავის არაეფექტური გამოყენებით. „ჩვენ არ გვაქვს მდგრადი ენერგეტიკული წყაროები. თბილისში მოსახლეობის უმეტესობა იყენებს გაზს, რომელიც ხშირ შემთხვევაში კუსტარულადაა დამონტაჟებული. მოსახლეობის უმეტეს ნაწილს არ გააჩნია ასევე შიდა წვის გაზის გამათბობლები. რეგიონებში მცხოვრები მოსახლეობის უმეტესობა ჯერ კიდევ შეშას იყენებს და რიგ შემთხვევებში გამხმარ ნაკელსაც. შესაბამისად იმ სახლებში, სადაც არ არის ვენტილაციის საკმარისი საშუალება ძალიან მაღალია დამაბინძურებლები."

ატმოსფერულ ჰაერის დაცვის შესახებ კანონში 2015-2016 წლებში საკანონმდებლო ცვლილებები შევიდა: 2015 წელს მუშაობა დაიწყო საქართველოს კანონზე „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ", რომელშიც, უნდა აისახოს ევროკავშირი-საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულებით განსაზღვრული ყველა ღონისძიება ჰაერის ხარისხის დაცვის სფეროში. ასევე, 2015 წლის დეკემბერში საქართველოს პარლამენტში დარეგისტრირდა საკანონმდებლო პაკეტი „ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ" საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე".

> *არასამთავრობო ორგანიზაცია "მწვანე ალტერნატივას" შეფასებით, საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტრომ ამ დრომდე ვერ შეძლო ევროკავშირთან გაფორმებული ასოცირების ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულებების დიდი ნაწილის შესრულება. ანგარიშში განმარტებულია, რომ დაწყებულია მუშაობა გარემოსდაცვითი კანონმდებლობის ჰარმონიზებისთვის თუმცა, არცერთი კანონპროექტი არაა საბოლოოდ მიღებული.*

გარემოს დაცვის კუთხით არსებული ვალდებულებების შესახებ მოცემულ ანგარიშში, აღნიშნულია, რომ 2014-2016 წლებში საქართველოს მთავრობამ ვერ მოახერხა, სრულად შეესრულებინა მეორე გარემოსდაცვითი ეროვნული პროგრამით გათვალისწინებული საქმიანობები ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესებისთვის. რის გამოც, ეროვნული პროგრამით გათვალისწინებული ღონისძიებების უმრავლესობა არ განხორციელებულა.

არსებული მდგომარეობის გამოსასწორებლად ორგანიზაცია ხელისუფლებას რეკომენდაციებით მიმართავს. ჰაერის დაბინძურების რისკების შესამცირებლად მნიშვნელოვანია განხოციელდეს შემდეგი ღონისძიებები:

1. გაძლიერდეს ტექნიკური შესაძლებლობები ჰაერის მონიტორინგის, ანალიზისა და ინფორმაციაზე საზოგადოების ხელმისაწვდომობის კუთხით;
2. მონიტორინგის შედეგები რეალურ დროში, ავტომატურად უნდა აისახებოდეს გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებ-გვერდზე;
3. გაძლიერდეს სამინისტროს როლი და შესაძლებლობები, რათა უწყებამ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემისას განსაზღვროს საუკეთესო ტექნოლოგიები, რომლის გამოყენებითაც მეწარმემ ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება შეიძლება შეამციროს;
4. ავტოტრანსპორტიდან ჰაერის დაბინძურების მიზნით, მიზანშეწონილია იმპორტზე სააქციო გადასახადის იმგვარად შეცვლა, რომ წახალისდეს უფრო ეკონომური ავტომობილების იმპორტი;
5. ადილობრივმა თვითმმართველობებმა უნდა შეიმუშაონ ატმოსფერული ჰაერის დაცვის მექანიზმები ისეთ დასახლებულ პუნქტებში, სადაც ეს პრობლემა მწვავედ დგას;

პარლამენტის გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის კომიტეტის თავმჯდომარე, კახა კუჭავა ატმოსფერული ჰაერის დაცვის მიმართულებით საქართველოში ახალ საკანონმდებლო ინიციტივებზე საუბრობს. „გვაქვს ბევრი ინიციატივა. ვალდებულებები გვაქვს ასოცირების ხელშეკრულების მიხედვით და მაქსიმალურად შევეცდებით შევასრულოთ ისინი, მათ შორისაა მშენებლობების შეფუთვის საკითხი, ამასთან დაკავშირებით შესაბამისი რეგულაციები იქნება მიღებული. 2018 წლის სამოქმედო გეგმა თებერვალში უკვე მზად იქნება.“

გარემოს ეროვნული სააგენტოს გარემოს დაბინძურების მონიტორინგის დეპარტამენტის უფროსი, მარინა არაბიძე ასოცირების ხელშეკრულებით ნაკისრ ვალდებულებებსა და მისი შესრულების გზებზე საუბრობს: “5 წლის ვადაში საქართველოს მთელი ტერიტორია უნდა დავყოთ რაიონების მიხედვით და გამოვყოთ დაბინძურებული ზონების მიხედვით. რაც ნიშნავს იმას, რომ უნდა გაძლიერდეს მონიტორინგი. ინდიკატორული გაზომვების შედეგად უნდა გამოვყოთ უფრო მეტად დაბინძურებული და სუფთა ზონები. რის შესაბამისადაც შემუშავდება სამოქმედო გეგმა, რომელიც მიმართული იქნება მდგომარეობის გაუმჯობესებაზე. ეს მოიცავს ბევრ კომპონენტს და საჭიროებს ბევრი უწყების ჩართულობას. ბევრი საკითხი ერთმანეთზეა გადაჯაჭვული დაწყებული ავტოპარკის ტექნიკური მდგომარეობიდან, დამთავრებული საზოგადოების ცნობიერების ამაღლების თვალსაზრისით. მნიშვნელოვანი კომპონენტია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაუნჯობესებაც. ბევრ და კომპლექსურ თემაზე ვმუშაობთ და მჯერა, ამ ღონისძიებების შედეგებს მალე ვიგრძნობთ.“

„კავკასიის გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციების ქსელის” წარმომადგენელი, ნინო შავგულიძე საქართველოში ჰაერის დაბინძურების შესამცირებლად მთავრობას რეკომენდაციას სთავაზობს: „ვინაიდან ატმოსფერული ჰაერის უპირველესი დამაბინძურებელი ავტოტრანსპორტია, აუცილებლად უნდა მოხდეს პარკის განახლება, ტექდათვალიერების შემოღება აუცილებელია. მნიშვნელოვანია, მშენებლობის პროცესის უკეთ კონტროლიც. ჰაერის დაბინძურების სფეროში პროგრესია ის, რომ გვაქვს მონიტორინგის სისტემა, რაც გვაძლევს საშუალებას გავზომოთ და ვნახოთ რა სიტუაცია გვაქვს. რაც შეეხება გამომწვევი მიზეზის აღმოფხვრას, ამ თვალსაზრისით პროგრესი ჯერ კიდევ არ არის.“

> *ჰაერის დაბინძურების საკითხთან დაკავშირებით მოსახელობის დამოკიდებულება შეისწავლა, საქართველოში იდუმალი მომხმარებლის მომწოდებელთა ასოციაციის წევრმა კომპანია „ეისითიმ“. ორგანიზაციამ ამ საკითხთან დაკავშირებით თბილისის მოსახლეობა გამოკითხა. მათი კითხვები შეეხებოდა მოსახლეობის მოსაზრებას გამწვანების საკითხთან დაკავშირებით. კვლევის შედეგად აღმოჩნდა, რომ თბილისის მოსახლეობის მხოლოდ 18%-ს მიაჩნია, რომ ბოლო 3 წლის განმავლობაში თბილისში გამწვანების კუთხით მდგომარეობა*

> *გაუმჯობესდა. მაცხოვრებლების თითქმის ნახევარს (44%) კი მიაჩნია, რომ გაუარესდა. კვლევის შედეგად ასევე გამოვლინდა, რომ "პარტიზანული მებაღეობას" საკმაოდ დიდი ცნობადობა აქვს თბილისში – 62%-ს სმენია მათ შესახებ. თუმცა მხოლოდ 4%-ს აქვს მიღებული მონაწილეობა მათ მიერ ორგანიზებულ ერთ აქციაში მაინც.*

„კავკასიის გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციების ქსელის" წარმომადგენელი, ნინო შავგულიძე ამბობს, რომ: „ქვეყანაში ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესებისთვის კომპლექსური მიდგომაა საჭირო. ამ პრობლემის მოსაგვარებლად აუცილებელია შემუშავდეს, ჩამოყალიბდეს და განხორციელდეს ერთიანი სახელმწიფო გეგმა. რომელშიც სახელმწიფო ორგანოებთან ერთად, ჩართული იქნება საზოგადოების თითოეული წევრი. ინფორმირებული მოსახლეობა ყველაზე კარგად შეიძლება ჩაერთოს პროცესში და ხელი შეუწყოს სიტუაციის გამოსწორებას, ამიტომ მნიშვნელოვანია გარემოსთან დაკავშირებულ საკითხებზე მოქალაქეების ინფორმირებულობის გაზრდა."

> *ჰაერის დაბინძურების პრობლემა მხოლოდ საქართველოს არ აწუხებს, ეს დღეს უკვე მთელი მსოფლიოსთვის აქტუალურია. სხვადასხვა ქვეყანამ 2016 წელს ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შესამცირებლად სხვადასხვა რეგულაცია გამოიყენეს, მაგალითად:*

საფრანგეთში 2016 წელს ჰაერის დაბინძურების შემცირების მიზნით ძველი წარმოების მანქანებზე შეზღუდვა დაწესდა. გამოცემა Independent-ის ინფორმაციით, შეზღუდვა 1997 წლამდე გამოშვებულ მანქანებს ეხება, რაც პარიზის ავტოპარკის 10%-ია. დაწესებულ ზღვარს მიღმა გამოშვეულ მანქანებს საფრანგეთის დედაქალაქში კვირის სამუშაო დღეებში 08:00 საათიდან 20:00 საათამდე გადაადგილება ეზღუდება, 30 წლის ავტომანქანები სრულად აიკრძალა. მანქანებზე დაწესებული შეზღუდვა 2020 წლამდე გამკაცრდება და გადაადგილების უფლება მხოლოდ 2011 წლის შემდეგ გამოშვებულ ავტომანქანებსა და იმ მოტოციკლებს ექნებათ, რომელიც 2015 წლის შემდეგაა გამოშვებული. აკრძალვის დარღვევაზე ფინანსური ჯარიმა დაწესდება და მოქალაქეს 35 ევროს გადახდა მოუწევს. საფრანგეთის საზოგადოებრივი ჯანდაცვის სააგენტოს მონაცემებით, ჰაერის დაბინძურების შედეგად საფრანგეთში ყოველწლიურად 48 ათასი ადამიანი იღუპება. საფრანგეთის ხელისუფლება განმარტავს, რომ ჰაერის დაბინძურებასთან გამკლავება ქვეყანას ყოველწლიურად 100 მილიარდი ევრო უჯდება.

შეზღუდვები დაწესდა მექსიკაშიც. მეხიკოში სამუშაო დღეებში ავტომობილებით გადაადგილების მორიგეობა დაწესდა, რამაც ავტომობილების რიცხვი 40%-ით შეამცირა. ეს გადაწყვეტილება ქალაქის მთავრობამ 2016 წლის მარტში მიიღო. გადაწყვეტილების მიხედვით, მეხიკოში ყოველი მეხუთე მანქანა სამუშაო დღეებში ქუჩებში აღარ გამოდის. დღე როდესაც ავტომობილის მფლობელს ექნება ქალაქში გასვლის უფლება დამოკიდებულია მის ნომერზე, რომელიც მას წინასწარ აქვს მინიჭებული. ამ გადაწყვეტილების მიზეზი ჰაერის დაბინძურების პრობლემა გახდა. ქალაქის მთავრობა განმარტავს, რომ ცხელი და მშრალი ამინდი ხელს უწყობს მეხიკოში ჰაერის დაბინძურებას. ამ დროისთვის არსებული მონაცემების მიხედვით, ჰაერში ოზონის დონე 1.9-ჯერ მაღალია ნორმასთან შედარებით. ავტომობილებზე შეზღუდვა გაზაფხულის სეზონზე იმოქმედებს და იგი ივნისისთვის გაუქმდება. იმედოვნებენ, რომ აკრძალვის შედეგად მექსიკის დედაქალაქში ჰაერი შედარებით გასუფთავდება.

ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების მზარდი ტენდენცია, როგორც საქართველოს, ასევე მსოფლიოს მასშტაბით ძირითადად ბუნებრივი პირობების გათვალისწინებით ხდება. თუმცა, ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ზრდის შემცირებაში მეტი წილი პასუხისმგებლობა სახელმწიფოს ენიჭება. გარემოსდამცველები და არასამთავრობო ორგანიზაციები მიიჩნევენ, რომ ხელისუფლებამ უნდა დახვეწოს არსებული კანონმდებლობა და უნდა გაატაროს შესაბამისი რეფორმები, მაგალითად: შემოიღოს ავტომობილების ტექდათვალიერების სავალდებულო წესი, მშენებლობის გაცემის ნებართვის დროს კერძო სამშენებლო კომპანიებისთვის დააწესოს გარკვეული რეგულაციები ჰაერის დაბინძურების შესამცირებლად, ხოლო მათი შეუსრულებლობის შემთხვევაში დააწესოს გარკვეული სანქციები. ხელი

შეუწყოს გამწვანებული ტერიტორიების შექმნას და დაცვას. უზრუნველყოს ჰაერის დაბინძურების შედეგად ადამიანებისათვის შესაძლო ზიანის მიყენების შესახებ ინფორმირებულობის გაზრდა. მიუხედავად იმისა, რომ მანქანების გამონაბოლქვის შესამცირებლად ეწყობა გარკვეული პაირ აქციები, როგორიცაა მაგალითად „ერთი დღე მანქანის გარეშე“ დედაქალაქში მცხოვრები ადამიანების უმეტესობა მასში მონაწილეობას არ იღებს. მნიშვნელოვანია ეკო ტრანსპორტის პოპულარიზაციის ხელშეწყობაც. ინფორმირებულობის გაზრდის კუთხით, ხელისუფლებასთან ერთად მნიშვნელოვანია, როგორც არასამთავრობო ორგანიზაციების, ასევე საზოგადოების თითოეული წევრის ჩართულობა. მოქალაქეებმა უნდა იცოდნენ, რომ მათ გარშემო არსებული ბუნებრივი პირობების დაცვა პირველ რიგში მათი მომავლისთვისაა მნიშვნელოვანი.

მარიამ სულხანიშვილი, “საქართველოს უნივერსიტეტის” სტუდენტი

მასალა ქვეყნდება “საქართველოს უნივერსიტეტისა” და BPI-ს ერთობლივი პროექტის ფარგლებში