

2015 წლის 13-14 ივნისს თბილისში სტიქიური მოვლენებით გამოწვეული კატასტროფის მიზეზების  
წინასწარი ანალიზი

მწვანე ალტერნატივა, 25 ივნისი 2015 წ.

რეზიუმე

სტიქიური მოვლენების წარმოშობის მიზეზებიდან, გარდა ბუნებრივი ფაქტორებისა (დიდი რაოდენობით ნალექი, მეწყერი, ღვარცოფი და ა.შ.) სათანადო გამოკვლევას საჭიროებს შემდეგი ანთროპოგენული ფაქტორები: ბეთანია-სამადლოს და წყნეთი-ახალდაბის საავტომობილო გზებისა და მაღალი გადამცემი ხაზის ფუნქციონირებისათვის გაკეთებული გზების ზეგავლენა; თბილისი-კოჯორი-წალკის საავტომობილო გზასთან ბოლო წლებში ტყის გაჩეხვის ხარჯზე მოწყობილი არსებული სათხილამურო ტრასა და სხვადასხვა ინფრასტრუქტურული ობიექტი; ვერისა და მისი შენაკადების აუზში არსებული ტყის ძლიერი დეგრადაცია, ტყის მარეგულირებელი ფუნქციების დასუსტება; 3-4 ივნისის მომხდარი წყალდიდობა, რომლის შედეგად შესაძლებელია, შეასუსტა მდინარე ვერეზე არსებული გვირაბებისა და ხიდების გამტარუნარიანობა.

სტიქიური მოვლენის შედეგად გამოწვეული ტრაგიკული შედეგებზე ვარაზისხევი-თამარაშვილის შემაერთებელი ავტომარგისტრალის ზეგავლენის შეფასებისას ყურადღება უნდა გამახვილდეს შემდეგ გარემოებებზე: მდინარე ვერეს ჭალის სტრუქტურის შეცვლა და ჭალის ტყის განადგურება - მდინარის ჭალის ტერასა ფიზიკურად დაკავებულია (შევსებულია) საავტომობილო მაგისტრალით, რის გამოც მდინარის წყალმა უფრო დიდ ფართობზე დატბორა მზიურისა და ზოოპარკის ტერიტორია; გვირაბების გამტარუნარიანობის შეფასებისას მნიშვნელობა აქვს არა მხოლოდ მის დიამეტრს, არამედ იმასაც, რომ 1930-იან და 1950-იან წლებში აშენებული გვირაბები მნიშვნელოვნად დაგრძელდა 2009-10 წლებში; 2009-10 წლებში ავტომარგისტრალის შუა ნაწილში მოწყობილი გვირაბები მდებარეობენ მდინარის მოხვევის ადგილებში, რამაც გადამწყვეტი როლი ითამაშა ხე-ტყითა და მყარი მასალით გაჯერებული წყლის შეკავებაში; გოფირებული მეტალის გვირაბი არამყარი აღმოჩნდა საბჭოთა პერიოდის გვირაბისგან განსხვავებით, რამაც დამატებით შექმნა გამტარობის პრობლემა.

სტიქიის ტრაგიკული შედეგების გასაანალიზებლად მნიშვნელოვანია გამოკვლევითი იქნას, რამდენად ეფექტურად და კოორდინირებულად მოქმედებდნენ საჯარო სამსახურები (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.

## შესავალი

2015 წლის 13-14 ივნისს თბილისში სტიქიური მოვლენებით გამოწვეული კატასტროფის მიზეზების დადგენა ძალზე მნიშვნელოვანია იმისათვის, რომ მომხდარიდან გამოვიტანოთ გაკვეთილები და შემდგომში თავიდან ავიცილოთ მსგავსი შემთხვევები; ან, თუ ეს შეუძლებელია, მინიმუმამდე დავიყვანოთ ზიანი. მიზეზების დადგენის პროცესი უნდა შედგებოდეს კატასტროფის არა მარტო ატმოსფერული, გეოლოგიური თუ ჰიდროლოგიური წინაპირობების შეფასებისგან, არამედ უნდა დადგინდეს, ასევე, სტრუქტურული (ნაგებობები, დაცვითი ღონისძიებები) და არა-სტრუქტურული (კანონმდებლობა, ინსტიტუციების მუშაობა) ღონისძიებების ადეკვატურობაც.

პრობლემურ და მწვავე კითხვებზე პასუხის გაცემა აუცილებელია იმისათვის, რომ დადგინდეს საკანონმდებლო და ინსტიტუციური ცვლილებების საჭიროება; ასევე, გამოვლინდეს ის თანამდებობის პირები თუ სახელმწიფო მოხელეები, რომლებმაც არასწორი ან მიკერძოებული (შესაძლოა, კორუფციული) გადაწყვეტილებები მიიღეს, ან არ იმოქმედეს და უმოქმედობით გამოიწვიეს ეს შედეგები.

სამწუხაროდ, 13-14 ივნისის ტრაგედია პოლიტიკური დიმიგიაობის საგნად იქცა, თუმცა წინა (ნაციონალური მოძრაობის) და ახლანდელი (ქართული ოცნების) ხელისუფლებების მიდგომები, პრაქტიკულად, არ განსხვავდება ერთმანეთისგან. ეს განსაკუთრებით თვალნათელია მაშინ, როდესაც საქმე ეხება გარემოსდაცვითი, სოციალური და კულტურული მემკვიდრეობის ასპექტების განხილვას, მეტად საეჭვო ეკონომიკური სარგებლის მქონე პროექტების დაგეგმვა-განხორციელებისას. ვერის ხეობაში დატრიალებული ტრაგედიის პირველ დღეებში ძირითადი აქცენტი გადადიოდა იმაზე, რამდენად სწორად განხორციელდა ვარაზის ხევი-თამარაშვილის მაგისტრალის პროექტი წინა ხელისუფლების მიერ და როგორ განხორციელდა მას ახლანდელი ხელისუფლება<sup>1</sup>, თუმცა მეტ-ნაკლებად სიღრმისეულ ანალიზს ერიდებიან/ანალიზი არ კეთდებოდა. სულ რაღაც ერთ კვირაში კი ნათელი გახდა, რომ ახლანდელი ხელისუფლებაც იგივე გზით განაგრძობს ქმედებას: მიუხედავად პოლიტიკური თანამდებობის პირების განცხადებებისა, რომ მომავალში ყველა პროექტის განხორციელების შესახებ გადაწყვეტილება მხოლოდ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შემდეგ იქნებოდა მიღებული, არსებული მაგისტრალის შესახებ გადაწყვეტილება ისევ პოლიტიკური თანამდებობების პირების კაბინეტებში იქნა უკვე მიღებული და ე.წ. „კომისიის“ თვალსაზრისად წარმოჩენილი. ნათელია, რომ ვერ იქნა გამოტანილი სათანადო გაკვეთილები გასულ წლებში მომხდარი კატასტროფული მოვლენებიდან (მაგალითად, 2012 წელს ორთაჭალაში მილში მოქცეული მდინარის ადიდება ან 2014 წელს მეწყერი დარიალის ხეობაში, ორივე ამ მოვლენას ეკონომიკურ ზარალთან ერთად ადამიანების დაღუპვას მოჰყვა). სამწუხაროდ, საქმეს ახლაც იგივე პირი უჩანს: როგორც დარიალის ხეობაში მომხდარი მოვლენების დროს, სამთავრობო სტრუქტურები ძირითად ყურადღებას უთმობენ სტიქიის წარმოშობის ბუნებრივი პროცესების დადგენას, ხოლო ის საკითხი, თუ რა გავლენა იქონია სტიქიის შედეგებზე არასწორად დაგეგმილმა და განხორციელებულმა პროექტებმა, ისევ გამოუკვლეველი დარჩება.

<sup>1</sup> სამწუხაროდ გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის გიგლა აგულაშვილის განცხადება იმასთან დაკავშირებით, რომ ახლანდელი ხელისუფლების პირობებში პროექტი გზშ-ს გარეშე არ გაკეთდებოდა, ასევე ენერგეტიკის მინისტრისა და ვიცე-პრემიერის, კახა კალაძის განცხადებები იმასთან დაკავშირებით, რომ ენერგეტიკული პროექტები გზშ-ს გარეშე აღარ გაკეთდება და ისინი ამის გამო უსაფრთხოა, არ შეესაბამება სინამდვილეს.

## 1. სტიქიური მოვლენის მიზეზები

სხვადასხვა დარგის სპეციალისტებთან ინტერვიუების, მედიაში გამოქვეყნებული მასალების და საკუთარი დაკვირვებების საფუძველზე 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 (45<sup>0</sup>-მდე დაქანების) ფერდობებზე განლაგებული ნიადაგი. 13 ივნისს მოსულმა წვიმამ გაააქტიურა ნიადაგის ეროზიული და მეწყერული პროცესები. მდ. ვერეს და მისი შენაკადების ზედა ნაწილებში (სოფლების წვერი, ახალდაბა, წყნეთი და სხვ. მდამოებში) 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<sup>2</sup>.



არ მიგვაჩნია მართებულად ზოგიერთი ექსპერტის მიერ სტიქიის პირველ დღეებში გამოთქმული მოსაზრება იმის თაობაზე, რომ ამ მეწყერმა, დიდი ხმით გადაკეტა მდინარე ვერე, რის შედეგადაც გაჩენილი დროებითი დაგუბების გაგლეჯვამ წყლის დიდი მასა წარმოქმნა. მდინარე ვერეზე არ ჩანს დიდი შეგუბების კვალი<sup>3</sup> (კახა არცივაძის ფოტო).



<sup>2</sup> სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს გეოლოგიის დეპარტამენტის უფროსის მერაბ გაფრინდაშვილის ინტერვიუ, ლიბერალი, 20.06.2015

<sup>3</sup> წყარო: ინტერვიუ კახა არცივაძესთან და გიორგი მიქელაძესთან, რომლებმაც შეისწავლეს მეწყერის ჩამოწოლის ადგილი.

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, დამატა წყნეთიდან და ახალდაბიდან წამოსული სამი შედარებით დიდი ხევის შენაკადი. ამრიგად, მოკლე მონაკვეთში მდინარის კალაპოტის, ახლად გაჩენილი და ძველი ხევების გავლით, წყლის დიდი მასა სწრაფად (დიდი დაქანების ფერდობების გამო) და თითქმის ერთდროულად მოხვდა მდინარეში<sup>4</sup>. აღსანიშნავია მდინარე ვერეს აუზის თავისებურებები, რომლებმაც ხელი შეუწვევს სტიქიის განვითარებას: მდინარე ვერეს და მისი შენაკადების სათავესა (ზღვ. დონიდან 1700მ-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<sup>5</sup>.

ჩვენის 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 მდგომარეობდა, არამედ 13 ივნისამდე დიდი ხნით ადრე აქ დაწყებული იყო მეწყერული 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) ავტომგისტრალს. ჩვენის აზრით, გეოლოგიური და ეკოლოგიური თვალსაზრისით შესასწავლია ამ ინფრასტრუქტურული ობიექტების ზეგავლენა მეწყერულ პროცესებზე. ამ ეტაპზე გადაჭრით რამის მტკიცება შეუძლებელია, თუმცა ეს საკითხი სათანადო გამოკვლევას საჭიროებს, მით უმეტეს, რომ ეს ობიექტები თავის დროზე ყოველგვარი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების გარეშე აშენდა.

<sup>4</sup> სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს გეოლოგიის დეპარტამენტის უფროსის მერაბ გაფრინდაშვილის ინტერვიუ, ლიბერალი, 20.06.2015 „მალიან მოკლე პერიოდით, შეიძლება ნახევარი წუთით ან ერთი წუთით ამ ძლიერმა ნაკადმა დაჯაბნა მდინარე ვერე და გადაკეტა, სულ 2-3 მეტრით თუ მოიმატა ამ დროს წყალმა“. **ერთდროულად განვითარდა 8 გეოლოგიური თუ ჰიდრომეტეოროლოგიური მოვლენა: კლდეზვავი, მეწყერი, ღვარცოფი, მდინარეების გვერდითი ეროზია, სიღრმითი ეროზია, უხვი ატმოსფერული ნალექი წვიმის სახით, წყალმოვარდნა და დატბორვა“.**

<sup>5</sup> საჭიროა მოდელირება.



- 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.

## 2. 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<sup>6</sup>), მდინარე მოადგა ძალღების თავშესაფართან არსებულ ხიდს. სვანიძის N19-თან წყალი თითქმის ფანჯრებამდე იყო. ასევე ადგილობრივების განმარტებით, ელექტროენერგია დაახლოებით 11.30-ზე გაითიშა, თუმცა უმეტესობამ საფრთხის შესახებ არაფერი იცოდა და უბრალოდ, დენის მოსვლას ელოდებოდა. ადგილობრივების განმარტებით, ამ ტერიტორიის (სვანიძის 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 მწელი 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 დატბორვის შედეგად დაანგრია.



<sup>6</sup> ზოგიერთი ადგილობრივის განმარტებით, ათი საათის შემდეგ, პოლონეთი-საქართველოს შორის საფეხბურთო მატჩი ახალი დამთავრებული იყო

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 გოფირებული ლითონით იყო ამოფენილი. გოფირებული ლითონი მოიკცეა, რამაც ალბათ ასევე ხელი შეუწყო წყლის შეგუბებას.



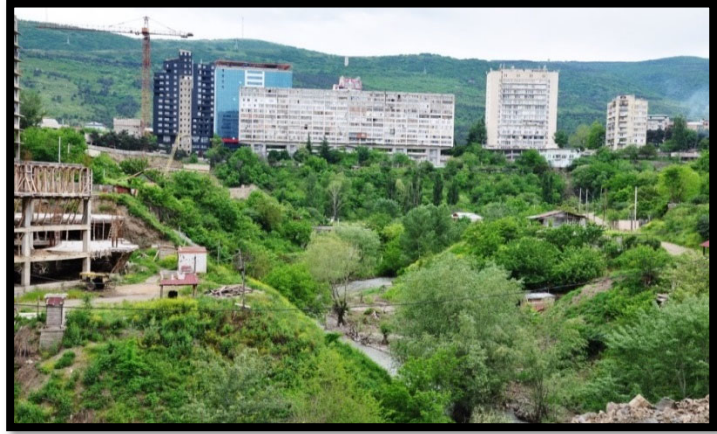
ამ გვირაბის გამოსასვლელი პორტალი დაუზიანებელია, რაც მოწმობს, რომ წყალი საერთოდ არ გამოსულა აქედან. ჩანს წყლის კვალი, რომელიც ზემოდან ჩადიოდა მდინარის კალაპოტში.



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



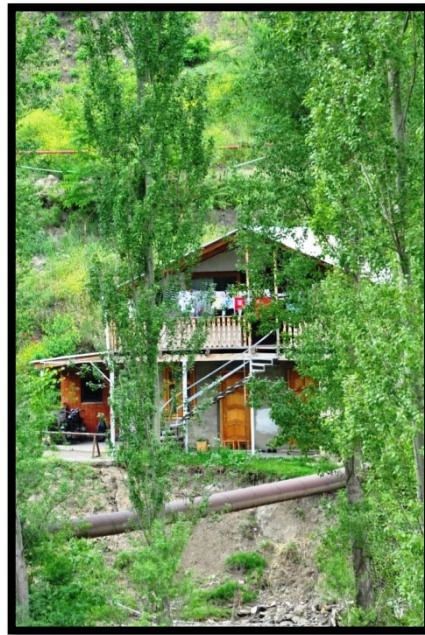
(იხ. ქვემოთ იგივე ტერიტორია, 2010 წ.)



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.



2010 წელი.



18.06. 2015



18.06. 2015

თვითმხილველთა გადმოცემით, ჩიქოვანის ქუჩის მიმდებარედ წყალმა ჯერ გზატკეცილზე (დაახლოებით 12.10) დაიწყო დინება (დაახლოებით 20-30 სმ სიმაღლის ნაკადი). ამ პერიოდში მათ შეიგრძნეს ბუნებრივი აირის (მეთანის) ძალიან მძაფრი სუნნი 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 მაცხოვრებლები მნიშვნელოვნად დააზარალა ვარაზის ხევი-თამარამვილის მაგისტრალის მშენებლობამ, თუმცა მათ კომპენსაცია ვერ მიიღეს მიწის მფლობელობაზე უფლებადამდგენი დოკუმენტაციის არარსებობის გამო.

სახლი გზის მშენებლობის დროს და სტიქიის შემდეგ 2010 წ	18.06.2015
---	------------



ამ ტერიტორიაზე აღიდებული 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.



ფოტო: 2010 წ. მაგისტრალის მშენებლობა



2015 წ. 18 ივნისი

ჩიქოვანის N36 კორპუსების ავტომატური გარაჟების ქვეშ მდებარე საცხოვრებელი სართულები დაიტბორა. მეზობლებმა და მასველებმა შეამტერიეს 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, ახალ გაჭრილი კალაპოტით გაიკვლია გზა (იხ. ფოტოები ქვემოთ)



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 შემადლებულ 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 ტერიტორიის 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.



*ფოტო: მაგისტრალისა და საავტომობილო გვირაბის მიერ დაკავებული მდინარის ჭალის ქვედა ტერასა ზოოპარკი დატბორვის შემდეგ (18.06.15), ჩანს წყლის მაქსიმალური დონე*





7



**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 ასკვნაან, რომ ვინაიდან 2009-2010 წლებში აშენებული გვირაბები დაახლოებით იგივე დიამეტრისაა, როგორც 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

<sup>7</sup> სტიქიის ფოტოები, რომელიც გავრცელდა სოციალურ ქსელში, სამწუხაროდ, მისი ავტორი ჩვენთვის უცნობია

N13 და 14 კორპუსების მიმდებარე ტერიტორიაზე, მაგრამ მეორეს მხრივ, იხსნა დატბორვისაგან კერძო სახლები წყნეთის ქუჩის ხევში.



2) 2009-2010 წლებში ავტომაგისტრალის შუა ნაწილში მოწყობილი გვირაბები მდებარეობენ მდინარის მოხვევის - მებანდრის ადგილას, რამაც გადამწყვეტი როლი ითამაშა იმაში, რომ არ გაატარეს წყალი, ხე-ტყითა 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.

## 2. 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 „საქგზამეცნიერების“ მიერ და დოკუმენტის მოპოვება შესაძლებელი იყო სამეცნიერო ინსტიტუტში და თბილისის მერიის კეთილმოწყობის საქალაქო სამსახურში. თუმცა მას შემდეგ, რაც გზმ 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<sup>8</sup>. თუმცა, ამ ორგანიზაციამ ისე განახორციელა პროექტი, რომ მსგავსი კვლევა არ გაკეთებულა.

მდ. ვერეს ხეობის ტერიტორიაზე საავტომობილო გზის გაყვანის თაობაზე გადაწყვეტილება მიღებული იქნება მხოლოდ მისი მშენებლობის და ექსპლუატაციის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების დეტალური შესწავლისა და შეფასების შემდგომ, რაც საშუალებას მოგვცემს შემუშავებული იქნას ეკოლოგიური მდგომარეობის გაუმჯობესების კომპლექსური ღონისძიებები.

შპს „საქგზამეცნიერება“-ს დირექტორი თ. შილაკაძე სამეცნიერო-კვლევითი ფირმა „გამა“-ს პრეზიდენტი ვ. გვახარია

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 განხორციელებელი. ამავდროულად, არაფერი იყო ნათქვამი იმ რეალურ პრობლემებზე 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 წაღვეოს. 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<sup>8</sup>.

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 ტიპური 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

<sup>8</sup> ანალოგიურად არის შედგენილი „გამას“ მიერ მომზადებული „დარიალჰესის“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, სადაც მხოლოდ გაკვრითაა ნახსენები დევდორაკის და თერგის სხვა შენაკადების ღვარცოფულობა, მაგრამ არაფერია ნათქვამი, რამდენად უსაფრთხო და მიზანშეწონილია ამ რისკების გატვალისწინებით პროექტის განხორციელება

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<sup>9</sup>.

**გოგი გვახარია** – დიდი მადლობა. დარწმუნებული ვარ, ბევრი შეკითხვა გაგიჩნდათ. მეც მაქვს ერთი შეკითხვა. ამ პროექტმა უკვე გაიმარჯვა, ბ-ნო თამაზ? და რამდენი ჯდება იგი, ბიუჯეტიდან გამოიყოფა თანხა თუ კერძო ინვესტიციები ჩაიდება?

**თამაზ შილაკაძე** – როგორც ჩემთვის ცნობილია, პროექტი დაფინანსდება ინვესტიციების ხარჯზე. მოგახსენებთ, რატომ ვერ ვისახელებთ ზუსტ ციფრებს. მშენებლობა მიმდინარეობს პროექტირებასთან ერთად. არ ყოფილა ისე, რომ პროექტი საბოლოოდ გაკეთდა, ჩავაბარეთ ხარჯთაღრიცხვა და დაიწყო მშენებლობა. პროექტზე მუშაობა, ყოველდღიურად, მშენებლობასთან პარალელურად მიმდინარეობს. მაგალითად, მდინარის ერთი მონაკვეთის გადახურვა თავიდან გათვალისწინებული საერთოდ არ ყოფილა, მერე გამოჩნდა მისი საჭიროება. ამან შეიძლება საშუალო გააიაფოს კიდევ. ასეთი ცვლილებების გამო მე არ შემიძლია ზუსტი ციფრის დასახელება.

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.

<sup>9</sup> ჰენრიხ ბიოლის ფონდში 2009 წლის 15 ოქტომბერს გამართული საჯარო დისკურსის ოქმი, [http://ge.boell.org/sites/default/files/downloads/8\\_Vision\\_of\\_urban\\_development\\_GE.pdf](http://ge.boell.org/sites/default/files/downloads/8_Vision_of_urban_development_GE.pdf)



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 საცხოვრებლის 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 2<sup>1</sup> 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.<sup>10</sup>

*მოწოდებული ინფორმაციისათვის მადლობას ვუხდით ბატონებს კახა არცივაძეს (NACRES) და გიორგი მიქელაძეს (GIS LAB), ასევე სვანიძის და ჩქოვანის ქუჩის მაცხოვრებლებს და თბილისის ზოოპარკის თანამშრომლებს.*

<sup>10</sup> ვარაზის-ხევი-თამარაშვილის მშენებლობის (2010 წ.) და სტიქიის შემდგომი ვითარების ამსახველი ყველა ფოტოსურათი, რომელზეც არ არის მითითებული ავტორი, გადაღებულია მწვანე ალტერნატივას მიერ.

## შემდგომი ნაბიჯები

მომხდართან დაკავშირებით 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 განვიტარდა 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.