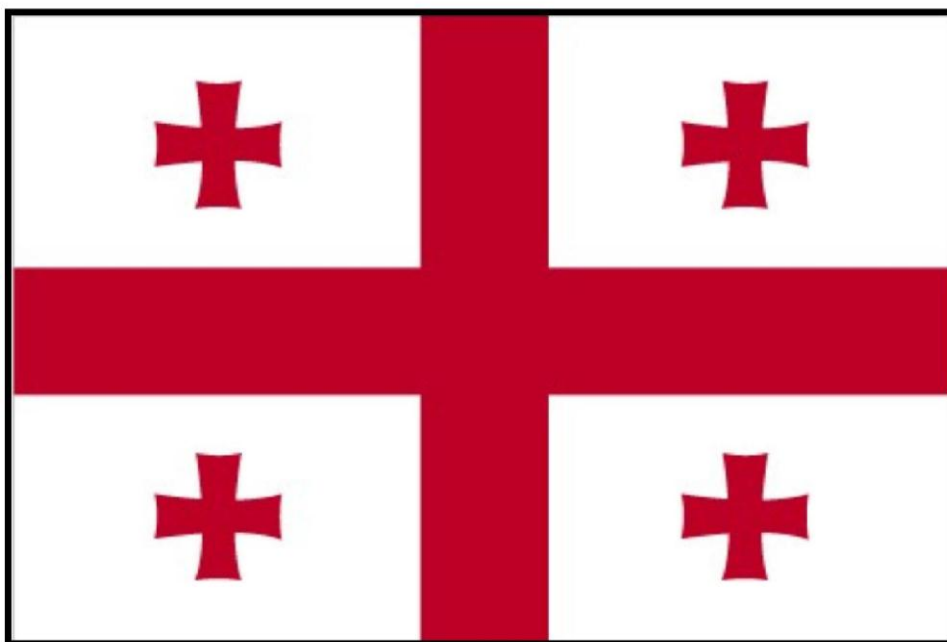


**E-60 აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაბისტრალის
ალაიანი-იბრეთის მონაკვეთის რეაბილიტაცია**

ბარემოზე ზემოქმედების შეფასება



აპრონიმები

აკც	არქეოლოგიური კვლევის ცენტრი
ბღბრს	გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო
ბზშ	გარემოზე ზემოქმედების შეფასება
ბის	გეოგრაფიული საინფორმაციო სისტემა
ბმბ	გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა
გქბ	გადასახლების ქმედებათა გეგმა
კნ	კილომეტრ-ნიშნული (პიკეტი)
სბა	საერთაშორისო განვითარების ასოციაცია
სმს	სოფლის მეურნეობის სამინისტრო
ტრრც	ტრანსპორტის რეფორმის და რეაბილიტაციის ცენტრი
შსს	შინაგან საქმეთა სამინისტრო
შჰსდს	შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტრო
AASHTO	ამერიკის ავტომაგისტრალებისა და გადაზიდვების სახელმწიფო სამსახურების ასოციაცია
BP	Bank Procedures (მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო პროცედურები)
GP	Good Practices (სანიმუშო პრაქტიკები)
GPS	Global Positioning System (გლობალური პოზიციონირების სისტემა)
OP	Operational Policy (მსოფლიო ბანკის საოპერაციო პოლიტიკა)
TEM	Trans European Motorway (ტრანს ევროპული ავტომაგისტრალები)
WB	World Bank (მსოფლიო ბანკი)

ზოგიერთი ტერმინის განმარტება

- სკოპინგი – პროექტის წინასწარი ტექნიკური ინფორმაციის გაცნობის, არსებული ლიტერატურული მასალების კვლევის და ადგილის რეკონსტრუქციების საფუძველზე, გარემოზე ზემოქმედების შესაფასებლად აუცილებელი დამატებითი კვლევების მოცულობის და სპექტრის განსაზღვრა და ტექნიკური დავალების მომზადება
- სკრინინგი – პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების და პროექტის განხორციელების გარემოს შესახებ არსებული საწყისი ინფორმაციის საფუძველზე მისი კატეგორიის განსაზღვრა და გზშ-სა და გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის აუცილებლობის დადგენა.

შინაარსი

1.	რეზიუმე	4
2.	პოლიტიკა, სამართლებრივი და ადმინისტრაციული სტრუქტურა	17
2.1	საქართველოს კანონმდებლობა	17
2.2	მსოფლიო ბანკის პოლიტიკა, უსაფრთხოების გარანტიები და გარემოსდაცვითი დირექტივები	29
2.3	გარემოსდაცვითი სკრინინგი	35
3.	პროექტის აღწერა	37
3.1	პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური მიზანშეწონილობა	37
3.2	საავტომობილო მოძრაობის არსებული ინტენსივობა და სამომავლო პროგნოზები	39
3.3	ტექნიკური პროექტი და გამოყენებული სტანდარტები	40
3.4	გენერალური გეგმა და ღერძის განლაგების ალტერნატივები	43
3.5	სამშენებლო სამუშაოები	45
3.6	დამხმარე მოწყობილობა და მომსახურება	46
3.7	სამშენებლო ნარჩენები	50
3.8	მშენებლობის პროცესში გამოსაყენებელი აღჭურვილობა	50
3.9	მშენებლობის გრაფიკი	51
4.	გარემოს არსებული მდგომარეობის აღწერა	52
4.1	კლიმატი და ჰაერის ხარისხი	53
4.2	ხმაური	54
4.3	ლანდშაფტები	56
4.4	გეოლოგიური საშიშროება	65
4.5	დაცული ტერიტორიები და სენსიტიური რეცეფტორები	68
5.	გარემოზე ზემოქმედება	73
5.1	საქმიანობათა ჩამონათვალი და მოსალოდნელი ზემოქმედება	73
5.2	მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევები ატმოსფერულ ჰაერში	81
5.3	ხმაურთან დაკავშირებული ზემოქმედება	82
5.4	მშენებლობასთან დაკავშირებული სხვა სახის ზემოქმედებანი	83
6.	ალტერნატივების განხილვა	89
7.	შემარბილებელი ღონისძიებები და გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა	90
7.1	შემარბილებელი ღონისძიებები	90
7.2	მონიტორინგი	100
7.3	გეგმის განხორციელების უზრუნველყოფა	101
7.4	გეგმის განხორციელების ხარჯები	102
7.5	გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის სქემა	103
7.6	გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა	127
8.	საჯარო განხილვები და კონსულტაციები	133
დანართი 1	გარემოს არსებული მდგომარეობა	138
დანართი 2.	ატმოსფერული ჰაერი: ფონი, ზემოქმედება, შერბილება	181
დანართი 3	ხმაური: ფონი, პროექტის გავლენა, შემარბილებელი ზომები	205
დანართი 4	პროექტების კლასიფიკაცია სკრინინგის კატეგორიებად	210
დანართი 5.	საკონსულტაციო შეხვედრების ოქმი	213
დანართი 6.	რუკები	
დანართი 7.	გამოყენებული ლიტერატურის სია	220
დანართი 8.	გზშ-ს მომზადებაში მონაწილე ექსპერტთა სია	228

1. რეზიუმე

1.1 შესავალი

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა ისეთია, რომ მას უკავია ცენტრალური მდებარეობა, აღმოსავლეთ-დასავლეთის (შავი და კასპიის ზღვები) და ჩრდილოეთ-სამხრეთის (რუსეთსა და თურქეთს შორის) მიმართულებით სატრანზიტო გადაზიდვებისას, საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობები მეზობელ ქვეყნებთან მისი ეკონომიკის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მახასიათებელს წარმოადგენს საქართველოს მთავრობამ (რომელიც თავისი მოვალეობის შესრულებას შეუდგა 2003 წლის ვარდების რევოლუციის შემდეგ) მთავარ პრიორიტეტად დაისახა 1990 წლის შემდეგ საგრძნობლად გაუარესებული, ქვეყნის სატრანსპორტო, ენერგეტიკის და სასოფლო სამეურნეო ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია. კარგად აცნობიერებდა რა ინფრასტრუქტურის მნიშვნელობას ქვეყნის მდგრადი ეკონომიკური განვითარების უზრუნველყოფის საქმეში, მთავრობამ შეძლო მიეღწია ინვესტიციების საგრძნობი ზრდისთვის ხსენებულ დარგებში.

მთავრობის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტია ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ზრდა აღმოსავლეთ-დასავლეთი დერეფნის სატრანზიტო მომსახურების საქმეში. მთავრობას ესმის, რომ ამ დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალი მთლიანად არ არის გამოყენებული, ამიტომ გადაწყდა თურქეთის საზღვრიდან, სარფიდან, აზერბაიჯანის საზღვართან, კერძოდ ე.წ. წითელი ხიდთან დამაკავშირებელი გზის მოდერნიზაცია.

ავტომაგისტრალის რეაბილიტაციის წინასწარმა ტექნიკურ-ეკონომიკურმა შეფასებამ (კვლევები ჩაატარეს “ლუის ბერგერმა” 2003 – 2004 წლებში და ტექნიკურ ეკონომიკური დასაბუთება დაასრულა 2005 წელს “ატკინს კონსულტანტსმა”) დაადასტურა, რომ: „ზოგადი სოციალურ-ეკონომიკური ეფექტი, რომელიც მოჰყვება შემოთავაზებული მოდერნიზაციის პროექტის განხორციელებას, იქნება ქვეყნის მოსახლეობის სართო ცხოვრების დონის და მისი შემოსავლების ზრდა. ძირითადი საერთო ეროვნული სარგებელი არის მთავარი სატრანსპორტო არტერიის ხარისხის გაუმჯობესება, რაც დადებითად აისახება ეროვნულ ეკონომიკასა და ინფრასტრუქტურაზე. ის გაზრდის მთავრობის შემოსავლებს სატრანზიტო გადასახადების ხარჯზე, რამაც სავსებით შესაძლებელია სოციალური სამსახურების საქმიანობის გაუმჯობესება გამოიწვიოს. ადგილობრივი მუშახელის გამოყენება ავტომაგისტრალთან შეხებაში მყოფ ადგილობრივი ეკონომიკის დარგებში მეტ სახსრებს მოიზიდავს”.

მთავრობამ თხოვნით მიმართა მსოფლიო ბანკთან ასოცირებულ **საერთაშორისო განვითარების ასოციაციას (სგა)** აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის მოდერნიზაციის მხარდასაჭერად. სგა -ს 143 მლნ. აშშ დოლარის ოთხწლიანი პაკეტიდან გამოიყო 60 მლნ. აშშ დოლარი.

პროექტი ითვალისწინებს E-60 აღმოსავლეთ-დასავლეთი მაგისტრალის მოდერნიზაციას ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთზე 2-ზოლიანიდან 4-ზოლიანამდე, ორი ცალკე სავალი ნაწილით (თითოეული მათგანი იქნება ორ-ზოლიანი), ცენტრალური გამყოფი ნაწილით და მისასვლელი გზების სრული კონტროლით, ტრანსევროპული საავტომობილო გზის სტანდარტების (ტსგ) შესაბამისად. ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთი ლოკალიზებულია 42+375 კმ და 79+200 კმ შორის

და კვეთს კასპისა და გორის რაიონებს. პროექტის გასახორციელებლად ავტომაგისტრალის ეს მონაკვეთი გაყოფილია სამ სექციად:

1. სექცია - ალაიანი –იგოეთი 42+375 - 54+600კმ
2. სექცია - იგოეთის გზის ასაქცევი 54+600 - 58+800კმ
3. სექცია - იგოეთი სვენეთი 58+800 - 79+200 კმ

აღმოსავლეთ-დასავლეთი მაგისტრალის მოდერნიზაცია ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთზე 2-ზოლიანიდან 4-ზოლიანამდე დაფინანსდება საერთაშორისო განვითარების ასოციაციის (სგა) კრედიტით.

1.2 გარემოსდაცვითი პოლიტიკა და კანონმდებლობა

პროექტი განხორციელებულ უნდა იქნას საქართველოს კანონმდებლობისა და მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო დირექტივების შესაბამისად.

პროექტი “ავტომაგისტრალის ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთის რეაბილიტაცია” შესაძლოა დახასიათებულ იქნას, როგორც “ეროვნული და საერთაშორისო მნიშვნელობის ავტომაგისტრალის მნიშვნელოვანი რეკონსტრუქცია” და, საქმიანობის ტიპის მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, პროექტი საჭიროებს გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას და გარემოსდაცვით ნებართვას, როგორც საქართველოს კანონმდებლობის, ასევე მსოფლიო ბანკის წესების თანახმად. ამავე დროს, თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ პროექტს ანხორციელებს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი ნებართვის აუცილებლობის პირობა არ არის განსაზღვრული ლიცენზიებსა და ნებართვებზე საქართველოს კანონის შესაბამისად (კარი 1, თავი 1, მუხლი 1, ნაწილი 2). ავტომაგისტრალის ალაიანი-იგოეთის სექცია არ არის სენსიტიური და მსოფლიო ბანკის კრიტერიუმებით შეიძლება მისი B კატეგორიისათვის მიკუთვნება. შესაბამისად, მსოფლიო ბანკის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელია მომზადდეს ადგილ-სპეციფიური გზშ მასში ჩართული გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმასთან ერთად.

საქართველოს გარემოსდაცვითი სტანდარტები და ნორმები, წინამდებარე გზშ-ს დებულებები და შესაბამის სამენეჯმენტო გეგმაში ჩამოყალიბებული მოთხოვნები უნდა სრულად გათვალისწინებულ იქნას პროექტის განხორციელების პროცესში.

მთავრობა გეგმავს ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთზე აღმოსავლეთ-დასავლეთის გზატკეცილის გაუმჯობესებას და 4 რიგიანი გზების მოწყობას. აღმოსავლეთ-დასავლეთის გზატკეცილის რეკონსტრუქცია გულისხმობს 2-რიგიანი ავტომაგისტრალის 4-რიგიანად გადაკეთებას. სათანადო შესწავლები ამჟამად გრძელდება, რათა მოხდეს პროექტის და შესაბამისი ინვესტიციების ტექნიკური, ფინანსური, გარემოსდაცვითი და სოციალური მიზანშეწონილობის დემონსტრირება. სავარაუდოდ პროექტი დაფინანსდება IDA-ს მიერ გამოყოფილი კრედიტით. ამდენად, პროექტის დაგეგმვა და განხორციელება წარმართება IDA-ს სტანდარტებით, ოფიციალური კვლევების ჩათვლით, ინვესტიციების ტექნიკური, ფინანსური, გარემოსდაცვითი და სოციალური მიზანშეწონილობის დემონსტრირების მიზნით. პროექტი ექვემდებარება რეგულაციას მსოფლიო ბანკის შიდაუწყებრივი გარემოსდაცვითი განაწესის შესაბამისად - (OP/BP) 4.01

(გარემოსდაცვითი შეფასება) და შიდაუწყებრივ განაწესი (OP/BP) 4.12 (იძულებითი გადასახლება). ქვემოთ ჩამოთვლილია გზების რეაბილიტაციის პროექტებთან დაკავშირებული მსოფლიო ბანკის პროცედურები (BP), ოპერაციული სახელმძღვანელოები (OP) და არსებული სანიმუშო პრაქტიკა (GP), რომლებიც მიესადაგება აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის პროექტს:

- BP/OP/GP 4.01 გარემოსდაცვითი შეფასება
- WB BP/OP/GP 4.04 ბუნებრივი კაპიტალები
- WB OP 4.09 დაავადების გადამტანი მიკროორგანიზმების და პარაზიტების კონტროლი
- WB OP 4.11 კულტურული მემკვიდრეობა
- WB BP/OP 4.12 იძულებითი გადასახლება
- WB BP 17.50 პროექტთან დაკავშირებული ინფორმაციის საჯარო განხილვა

1.3 პროექტის აღწერა

E-60 ავტომაგისტრალის აღიანთი-იგოეთის მონაკვეთი სტანდარტული მახასიათებლების მქონე 2-ზოლიან გზატკეცილს წარმოადგენს. ამ გზის 4-ზოლიანამდე რეკონსტრუირება მოცემული პროექტის მიზანს შეადგენს. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის (სგდ) მიერ საბოლოოდ მიღებულია გადაწყვეტილება ააშენოს ცალმხრივი მიმართულების ახალი სავალი ნაწილი და არსებული გზა გამოიყენებულ იქნას მეორე მიმართულების სავალ ნაწილად. შემოთავაზებული მოდერნიზაციის პროექტი ეფუძნება ტრანსევროპული საავტომობილო გზის სტანდარტს (ტსგ).

მოსალოდნელი სატრანსპორტო ნაკადის ინტენსივობის გათვალისწინებით საავტომობილო გზის შემდეგი საპროექტო გადაწყვეტაა შემოთავაზებული: ორი საპირისპირო მიმართულების სავალი ნაწილი, თითოეული ორზოლიანი (2x2), ცენტრალური სარეზერვო ზოლით და მისასვლელის სრული კონტროლით. სამოძრაო ზოლები უნდა იყოს 3.75მ სიგანის. ჰორიზონტალური და ვერტიკალური პროფილი ისეთი უნდა იყოს, რომ გზის მომხმარებელს თვალში არ ხვდებოდეს გაუმართლებელი წყვეტა, ტრასის გაყოლებით მდებარე კრიტიკული ადგილების შესახებ დროული გაფრთხილება უნდა არსებობდეს, განსაკუთრებით ეს ეხება სატრანსპორტო კვანძების თვალსაწიერს, რომ შესაძლებელი გახდეს საჭირო მანევრის შესრულება.

ხსენებული ტექნიკური მახასიათებლების მისაღწევად პროექტით გათვალისწინებულია 2-ხაზიანი ახალი სავალი გზის მშენებლობა, არსებული გზის აღდგენა, საპირისპირო მიმართულების 2-ხაზიან სავალ ნაწილად გამოყენების მიზნით, და დამატებით – ადგილობრივი მნიშვნელობის სოფლის გზის მშენებლობა ავტომაგისტრალის გასწვრივ. პროექტი მოიცავს შემდეგ საქმიანობას:

- გრუნტის მცენარეული საფარისაგან გაწმენდა და მოსწორება განთვისების დერეფანში (ახალი სავალი ნაწილი)
- ახალი სავალი გზის მშენებლობა დამხმარე ინფრასტრუქტურით (დრენაჟის სისტემა; გადასასვლელები და ა.შ.)

- არსებული გზის გეომეტრიული (ვერტიკალური და ჰორიზონტალური) მახასიათებლების გაუმჯობესება
 - ძველი სადრენაჟო ელემენტების შეცვლა ან რეაბილიტაცია და ახალი ელემენტების მშენებლობა
 - ევროპული სტანდარტების შესაბამისი საფარის დაგება
- სამშენებლო სამუშაოები ძირითადად განხორციელდება განთვისების დერეფანში. სხვა ადგილებზე ჩასატარებელი სამუშაოები შემოიფარგლება შემდეგით:
- არსებული კარიერებიდან სამშენებლო მასალების მოპოვება
 - მშენებლების ბანაკის მოწყობა და ფუნქციონირება

პროგრამით ავტომაგისტრალის ხსენებული მონაკვეთის მშენებლობის დასრულებისათვის გათვალისწინებულია 18 თვიანი პერიოდი. მშენებლობა დაიწყება 2007 წლის გაზაფხულზე.

14 გარემოს არსებული მდგომარეობა

ქვემოთ ჩვენ ვიძლევიტ ფარდობითად სენსიტიური უბნების აღწერას, რომლებიც განლაგებულია ავტომაგისტრალის ადიაანი – იგოეთის მონაკვეთზე, ისევე როგორც იგოეთის შემოვლითი გზის მონაკვეთზე განლაგებული იმ სენსიტიური უბნების აღწერას (ლანდშაფტები 19 და 19ბ), რომლებიც შესაძლოა ნაწილობრივ მოექცნენ მშენებლობის ზემოქმედების არეში, თუმცა ამ უკანასკნელის ალბათობა მცირეა (იხ. დანართი 1 და დანართი 6 – სენსიტიურობის რუკები).

სექცია 1 – ადიაანი - იგოეთი

რეცეპტორის ტიპი	ადგილმდებარეობა – სენსიტიურ რუქაზე დატანა	გარემოსდაცვ. ღირებულება	სენსიტიურ. პროექტის კონტექსტში
ლანდშაფტი (ეკოსისტემები; ჰაბიტატები); ფლორა	<p>ლანდშაფტი 51 – მდინარე ქსნის ჭალები სოფელი ადიაანის სიახლოვეს (ჭალის ტყეები). აქ ძირითადად გვხვდება: ვერხნარები (პოპულუს ჰყბრიდა); ტირიფნარები(შალის აუსტრალიორ); მუხნარები (ფურცუს ღონეებს); თელნარი (სღმუს სუბეროსა) და ა.შ. აქ ბალახეულობა ჩვეულებრივ ტენის ამტანია აღინიშნება: ღერწამი; ღაქაში; ყვავილა ჩალა; წყლის მრავალძარღვა და სხვა</p> <p>ჭალის ტყეებში გვხვდება მცირე ძუძუმწოვართა სახეობები, მათ შორის კავკასიის ენდემური სახეობები და 4 გადაშენების პირას მდგარი სახეობა, აგრეთვე ღამურები.</p> <p>ჭალის ტყეები დაცულია საქართველოს ტყის კოდექსის თანახმად იხ. ლანდშაფტი 51-ს ფლორისტული და ფაუნისტური აღწერა გზმ-ში.</p> <p>გზისპირა ხელოვნური გამწვანება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია კნ 53+300 – 54+300 მახლობლობაში</p>	საშუალო	ფარდობით. საშუალო

	<p>განთავსებულია გზაჯვარედინზე)</p> <p>ნაპირების გარეცხვა და ნატანის ჩამოტანა აღინიშნება იმ მიდამოების სიახლოვეს, სადაც საავტომობილო გზა კვეთს მდ. ღეხურას</p> <p>ეროზია და მეწერის საშიშროება, რომელმაც შეიძლება გამოიწვიოს ციცაბო ფერდობის წარმოშობა არსებული საავტომობილო გზის მარჯვენა მხარეს, მდ. ღეხურას მარჯვენა სანაპიროდან 700-800 მ დაშორებით.</p>	<p>საშუალო</p> <p>მაღალი რისკი</p>	<p>მართვადი</p> <p>მართვადი</p>
--	--	------------------------------------	---------------------------------

კარიერების უბნების აღწერა

ტექნიკური პროექტის მომზადებისას გეოტექნიკური კონტრაქტორების მიერ შემოთავაზებულია სამშენებლო მასალების მოსაპოვებლად გამოყენებულ იქნას მდ. ქსნის ჭალაში (ფარდობითად სენსიტიური ლანდშაფტი) სოფ. ალაიანის და სოფ. მუხრანის მახლობლად განლაგებული მოქმედი კარიერები (იხ. რუკა და ფოტო პარაგრაფ 3.6.1-ში). ხსენებული უბნები განხილულ უნდა იქნას, როგორც ფარდობითად სენსიტიური, რადგან აქ უკვე რამდენიმე წელია ხდება ინერტული სამშენებლო მასალების მოპოვება (შპს. “ნეზლობა” ლიცენზია № 00184 და შპს. “გმკ ჯგუფი”, ლიცენზია № 00131) მიუხედავად ამისა, მაინც უნდა იქნას გათვალისწინებული პროექტის შესაძლო ირიბი ზემოქმედება (სამშენებლო მასალის ინტენსიური მოპოვება და ტრანსპორტირება) იქტიოფაუნაზე, ზედაპირული და გრუნტის წყლების ხარისხზე და ლანდშაფტზე.

სამშენებლო ბანაკი

სამშენებლო ბანაკი მოეწყოება კნ 53+300 – 53+800 შორის (იხ. რუკა და ფოტო პარაგრაფ 3.6.1-ში). ბანაკის სიახლოვეს მდებარე რეცეფტორები, რომელთა გათვალისწინება აუცილებელია გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისას:

- საირიგაციო არხი (თეზი-ოკამის არხის დაბოლოება)
 - გზისპირა ხელოვნური მწვანე ნარგავები
 - ნიადაგის ჰუმუსოვანი ფენა
- არქეოლოგიური ძეგლები

ატმოსფერული ჰაერი

სინჯების აღებისა და გაზომვების შედეგად ნათელი გახდა, რომ მავნე ნივთიერებების უმეტესობისათვის გაზომილი კონცენტრაციის მნიშვნელობები მნიშვნელოვნად ნაკლებია, ვიდრე MAC-ის მნიშვნელობა ავტომაგისტრალის შუა ხაზიდან 10მ მანძილზე. მხოლოდ NO₂-ის კონცენტრაცია აღემატება სტანდარტულ მოთხოვნას და მერყეობს 1-2 MAC-ს შორის. საზოგადოდ, იგივე შედეგები იქნა მიღებული სატრანსპორტო მოძრაობით გამოწვეული დაბინძურებისა და წლიური გამონაბოლქვის (2006 წლის) მათემატიკური მოდელირების შედეგადაც. მოდელის თანახმად, ყველა მავნე ნივთიერების კონცენტრაციის მაჩვენებლები (CO, SO₂, მური, C_xH_y, ბენზპირენი, ფორმალდეჰიდი და ტყვია), გარდა NO₂-ისა ნორმის ფარგლებშია განთავსების დერეფანში და მის

ფარგლებს გარეთ. NO₂-ის კონცენტრაცია უახლოვდება კრიტიკულ მნიშვნელობებს, რომლებიც დადგენილია განთვისების დერეფნის სტანდარტებით, თუმცა იგი ნაკლებია, ვიდრე 1 MAC (0,6 MAC შუა ხაზზე და 0,34 MAC შუა ხაზიდან 50 მეტრის მანძილზე). NO₂-ის კონცენტრაციის გამოთვლილი მნიშვნელობები დაახლოებით 2-ჯერ ნაკლებია, ვიდრე გაზომილი მნიშვნელობები (შეადარეთ 1-2 MAC, გაზომილი შუა ხაზიდან 10 მ მანძილზე და 0,6 MAC, გამოთვლილი განთვისების დერეფანში). ასეთი განსხვავება შესაძლოა, გამოწვეული იყოს იმ ფაქტით, რომ მოდელირება წარმოებდა სატრანსპორტო მოძრაობის დატვირთვისათვის საშუალო დღიური დატვირთვის მონაცემებზე დაყრდნობით, რომლებიც მოგვაწოდა საპროექტო გუნდმა მაშინ, როდესაც გაზომვები წარმოებდა მოძრაობის პიკის საათებში (სატრანსპორტო მოძრაობის ფაქტობრივად გამოთვლილი მაჩვენებლები მერყეობდა 600-დან 800 ავტომობილამდე საათში მაშინ, როდესაც საპროექტო ჯგუფის მონაცემებით მითითებული იყო დაახლოებით 400 ავტომობილი საათში). უნდა აღინიშნოს, რომ გაზომვების შედეგად მიღებული მაჩვენებლები უფრო საიმედოა და გზშ-ს დროს ისინი უნდა იქნას მხედველობაში მიღებული.

ყველაზე არასასურველი სცენარის გათვალისწინებით, ზონა, სადაც აღინიშნება NO₂-ის მომატებული კონცენტრაცია (1-2 MAC NO₂), არის 100 მ სიგანის დერეფანი (50მ მანძილი შუა ხაზის ორივე მხარეს). მოცემულ ზონაში არ არის დასახლებები - ავტომაგისტრალის ადიაანი-იგოეთის მონაკვეთზე. სოფლები ადიაანი, რგვალიჭალა, ფერმა, ოკამი არ შედის ასეთი უარყოფითი ზემოქმედების ზონაში. მგზავრებზე, რომლებიც იყენებენ მაგისტრალს, ადგილი აქვს აღნიშნულ ზემოქმედებას (დროებით).

ამავდროულად, უნდა აღინიშნოს, რომ ზემოხსენებულ 100 მ სიგანის ზონაში ძირითადი ზემოქმედება მნიშვნელოვნად დაბალია, ვიდრე იგივე მაჩვენებელი დიდ ქალაქებში, სადაც მოსახლეობაზე ერთდროულად მოქმედებს რამოდენიმე მაგნი ნივთიერება, რომელთა კონცენტრაციაც ატმოსფერულ ჰაერში კონცენტრაციის დასაშვებ მაქსიმალურ მაჩვენებელს (MAC) 2-4-ჯერ აღემატება.

1.5 გარემოზე პოტენციური ზემოქმედება და მისი შერბილება

1.5.1 გარემოზე პოტენციური ზემოქმედება

წინამდებარე გზშ იძლევა მოსალოდნელი ადგილ-სპეციფიური ზემოქმედების აღწერას, რაც დაკავშირებულია პროექტთან ან E-60 ავტომაგისტრალის ადიაანი-იგოეთის მონაკვეთის სამშენებლო-სარეაბილიტაციო საქმეშაობთან და შემდგომ მის ექსპლოატაციასთან.

ავტომაგისტრალის ადიაანი-იგოეთი სექციისათვის მიჩნეულ იქნა, რომ როგორც ტექნიკური და გარემოსდაცვითი, ასევე ეკონომიკური თვალსაზრისით მიზანშეწონილია დამატებითი სავალი ნაწილის მშენებლობა არსებული გზის პარალელურად. არსებული გზის მიმდებარე არეში არ გვხვდება გეოსაშიში უბნები და სენსიტიური ეკოსისტემები. პროექტის “ანაბეჭდი” ლანდშაფტზე მინიმალურია, ვინაიდან ხდება უკვე არსებული გზის გაფართოება და შესაბამისად, უკვე ანტროპოგენიზებული ლანდშაფტების გამოყენება.

პროექტის მშენებლობისა და ექსპლოატაციის ეტაპების შესაბამის ზემოქმედებათა მოკლე დახასიათება მოცემულია ქვემოთ:

გარემოზე პოტენციურ ზემოქმედებათა ხასიათი - მშენებლობის ეტაპი

საქმიანობა	ზემოქმედება	ზემოქმედების ხასიათი						
		პირდაპირი	არაპირდაპირი	დადებითი	უარყოფითი	შეცვედი	შეუქცევადი	დროებითი
გრუნტის მცენარეული საფარისაგან გაწმენდა და მოსწორება განთვისების დერეფანში	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია	+			+		+	+
	ემისიები	+			+	+		+
	ხმაური, ვიბრაცია	+			+	+		+
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება		+		+	+		+
ახალი სავალი გზის მშენებლობა, საფარის დაგება	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია							
	ემისიები	+			+	+		+
	ხმაური, ვიბრაცია	+			+	+		+
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება		+		+	+		+
კარიერის დამუშავება	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია	+			+		+	+
	ემისიები	+			+	+		+
	ხმაური, ვიბრაცია	+			+	+		+
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება	+			+	+		+
კარიერებიდან ქვიშის და ხრეშის ტრანსპორტირება. სამშენებო მასალების მოწოდება .	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია							
	ემისიები	+			+	+		+
	ხმაური, ვიბრაცია	+			+	+		+
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება		+		+	+		+

არსებული სავალი გზის რეაბილიტაციის პროცესში ძველი საფარის ნაწილის დაშლა	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია								
	ემისიები	+			+	+		+	
	ხმაური, ვიბრაცია	+			+	+		+	
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+	
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება		+		+	+		+	
ზედმეტი გრუნტის და ნარჩენების განთავსება	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია	+			+	+		+	
	ემისიები	+			+	+		+	
	ხმაური, ვიბრაცია	+			+	+		+	
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+	
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება		+		+	+		+	

გარემოზე პოტენციურ ზემოქმედებათა ხასიათი - მშენებლობის ეტაპი

საქმიანობა/ფაქტორი	ზემოქმედება	ზემოქმედების ხასიათი							
		პირდაპირი	არაპირდაპირი	დადებითი	უარყოფითი	შუქცევადი	შუუქცევადი	დროებითი	ნარჩენი
ხაზოვანი ნაგებობების ფიზიკური არსებობა	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია	+					+		+
	ემისიები								
	ხმაური, ვიბრაცია								
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა								
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება								
ტრანსპორტის მოძრაობა	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია								
	ემისიები	+			+				+
	ხმაური, ვიბრაცია	+			+				+
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+	
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება		+		+	+		+	

შეკეთება-აღდგენითი სამუშაოები	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია	+		+					
	ემისიები	+			+				+
	ხმაური, ვიბრაცია	+			+				+
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+	
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება		+		+	+		+	
ავარიები	ლანდშაფტების და ჰაბიტატების დეგრადაცია, ეროზია		+		+	+		+	
	ემისიები		+		+	+		+	
	ხმაური, ვიბრაცია								
	მიწის დაბინძურება და/ან ნარჩენების წარმოქმნა		+		+	+		+	
	გრუნტის და ზედაპირული წყლების დაბინძურება		+		+	+		+	

შეჯამების სახით შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ პროექტის განხორციელების გარემო არ არის სენსიტიური და მნიშვნელოვანი ზემოქმედება გარემოზე არ არის მოსალოდნელი. მოსალოდნელი ზემოქმედებანი კონტროლირებადია და შესაძლებელია მათი შერბილება საერთაშორისო სამშენებლო სტანდარტებისა და სანიმუშო პრაქტიკების დაცვით.

ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვევები და ხმაური

ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება მავნე ნივთიერების გაფრქვევის შედეგად და ხმაური წარმოადგენენ იმ ძემოქმედებათა სახეებს, რაც ყველაზე უფრო ტიპურია ავტომაგისტრალების მშენებლობისა და ექსპლოატაციის პროექტებისათვის.

ავტოტრანსპორტის მოძრაობასთან დაკავშირებული ემისიების მოდელირებამ აჩვენა, რომ 2030 წლისათვის ერთადერთი პროგნოზირებადი პრობლემა შეიძლება იყოს NO₂-ის მაღალი კონცენტრაცია. 2015 წლისათვის პროგნოზირებადი ზემოქმედება ისეთივეა, როგორც 2006 წლისათვის (ზემოქმედება არ არის ავტომაგისტრალის პარალელური 100მ სიგანის დერეფნის გარეთ). 2030 წლისათვის დაბინძურების ინტენსიობა სამჯერ მაღალია და 150მ მანძილზე ცენტრალური ღერძიდან NO₂-ის კონცენტრაცია შეადგენს 1,08 ზდკ-ს. თუ გავითვალისწინებთ განსხვავებებს, რასაც იძლევა მოდელირება და რეალური გაზომვები და ვისარგებლებთ უარესი შემთხვევის პრინციპით, NO₂-ის კონცენტრაცია შემცირდება ნორმალურ მნიშვნელობებამდე, როგორც მინიმუმ 300მ ის მანძილზე ავტომაგისტრალის ცენტრალური ღერძიდან. NO₂-ის შედარებით მაღალი კონცენტრაციის ეფექტს ხანგრძლივი ზემოქმედების ხასიათი ექნება, მაგრამ არ შეიძლება ეს ზემოქმედება შევაფასოთ, როგორც მნიშვნელოვანი. ავტომაგისტრალის ალაიანი-იგოეთის მონაკვეთზე მის გასწვრივ აღებულ 600მ სიგანის დერეფანში (300 მ ცენტრალური ღერძიდან) არ არის განლაგებული საცხოვრებელი სახლები ან საზოგადოებრივი თავშეყრის

ადგილები. სოფლები ადიაიანი, რგვალიჭალა, ფერმა, ოკამი არ ხვდებიან ზემოქმედების არეში არც 2006 წელს და არც 2030 წელს. იგივე სამართლიანია სამშენებლო საქმიანობასთან დაკავშირებული ემისიების თვალსაზრისითაც. სამშენებლო ტექნიკის ემისიები შეიძლება კონტროლირებადი იყოს, თუ გამოვიყენებთ კარგი ხარისხის საწვავს და უზრუნველყოფილი იქნება ძრავების გამართული მდგომარეობა. ძრავების ექსპლოატაცია არასამუშაო რეჟიმში უნდა გამოირიცხოს.

მშენებლობასთან დაკავშირებული ხმაურის უხეში შეფასების შედეგად, ჩვენ შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ხმაურის ზემოქმედება არ გასცდება 320მ-ის რადიუსის ფარგლებს. ეს ნიშნავს, რომ სოფლები (ადიაიანი, რგვალიჭალა, ფერმა, ოკამი, იგოეთი) არ მოხვდებიან ზემოქმედების არეში. არც რაიმე ეკოლოგიურად სენსიტიური უბნების შემოღობვა მოხდება ხმაურის შედეგად. დროებითი და არც თუ მნიშვნელოვანი ხმაური სამშენებლო მოედანის სიახლოვეს (300მ-ის ფარგლებში) სავსებით მისაღები დონეა ზემოქმედების.

ავტოტრანსპორტის მოძრაობასთან დაკავშირებული ხმაური არ მოახდენს ზემოქმედებას ავტომაგისტრალიდან 160მ-ით დაშორებულ უბნებზე. ზემოქმედება არ იქნება რამდენადმე მნიშვნელოვანი 2030 წელსაც, როდესაც მოძრაობის ინტენსიობა ორჯერ გაიზრდება დღევანდელ დონესთან შედარებით.

1.5.2 ზემოქმედების შერბილების სტრატეგია

ქვემოთ ჩამოთვლილია შემარბილებელ ღონისძიებათა ტიპები, რომლებიც გათვალისწინებულ იქნება ტექნიკურ პროექტში ან განხორციელდება ავტომაგისტრალის მშენებლობისა და ექსპლოატაციის ეტაპზე, რათა მინიმიზებულ იქნას პროექტთან დაკავშირებული მავნე ზემოქმედება გარემოზე.

პროექტირების ეტაპი

- გზის გეომეტრიული პარამეტრების (ჰორიზონტალური და ვერტიკალური) გაუმჯობესება უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველყოფის მიზნით
- ხელოვნურად ჩამოჭრილი ფერდობების სტაბილიზაცია
- გზისპირა ზონის გამწვანების დაგეგმვა ემისიების სოფლებზე ზემოქმედების შესამცირებლად
- საგზაო ნიშნების განთავსება საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად
- ნარჩენი გრუნტისა და სამშენებლო ნარჩენების განთავსების გეგმების შემუშავება და შეთანხმება გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს რეგიონალურ სამსახურებთან

მშენებლობის ეტაპი

- საერთაშორისო სამშენებლო სტანდარტების და სანიმუშო პრაქტიკების დაცვა
- საწვავით გამართვის და ტექნიკის მოვლა-შეკეთების წესების დაცვა
- მასალათა მიღება მხოლოდ ლიცენზირებული კარიერებისა და მომწოდებელი კომპანიებისაგან

- ნარჩენების მართვისა და დაბინძურების პრევენციის გეგმების ზედმიწევნით განხორციელება სამუშაო ადგილებიდან და სამშენებლო ბანაკებიდან დაბინძურების გამოსარიცხავად
- არქეოლოგიური წინასწარი შემოწმების პროცედურები, გამიზნული კულტურული მემკვიდრეობის დაცვაზე
- სანიტარული და ვეტერინარული ზედამხედველობა მშენებლობის პროცესში მეორადი ბაქტერიოლოგიური დაბინძურების გამოსარიცხავად (მაგ. არარეგისტრირებული ჯილეხის სამარხების გათხრისას).

ავტომაგისტრალის ექსპლუატაცია

- ეროზიების, მეწყრებისა და ქვათაცვენების რუტინული კონტროლი და სადრენაჟო სისტემების მონიტორინგი, როგორც მუდმივი მოვლა-შეკეთებითი სამუშაოების ელემენტი
- შეკეთებითი სამუშაოების დაგეგმვისას კონტრაქტში გარემოსდაცვითი ასპექტების გათვალისწინება, და სამუშაოების წარმოებისას გარემოსდაცვითი ღონისძიებების განხორციელება
- ავტომაგისტრალის გასწვრივ ნარჩენებისა და ნაგვის შეგროვების სისტემის ჩამოყალიბების ხელშეწყობა
- ავარიულ სიტუაციებზე და საშიში ნივთიერებების დაღვრაზე რეაგირების გეგმები შექმნის ხელშეწყობა
- საწვავის ხარისხისა და ავტომობილების ტექნიკური გამართულობის უზრუნველსაყოფად საჭირო სახელმწიფო პოლიტიკისა და კონტროლის მექანიზმების შემუშავება
- სანიტარული და ვეტერინარული კონტროლი ადამიანების, ცხოველთა და მცენარეთა დაავადებების გავრცელების პრევენციის მიზნით

1.6. საზოგადოებასთან კონსულტაციები

საქართველოს კანონმდებლობის, ორჰუსის კონვენციის და მსოფლიო ბანკის მოთხოვნათა შესაბამისად შემდეგი ქმედებები განხორციელდა საჯარო კონსულტაციებთან დაკავშირებით:

კონსულტანტის მიერ შემუშავებულ იქნა საზოგადოებასთან ურთიერთობის გეგმა და იგი განსახილველად გადაეცა სგდ-ს, თღჩ-ს და მსოფლიო ბანკს.

19.10.2006-ში სამ სოფელში (აღაიანი, ოკამი და ბერბუკი) ჩატარდა პირველი (ადრეული; სკოპინგის ეტაპის) საკონსულტაციო შეხვედრები ადგილობრივ ხელისუფლების და საზოგადოების წარმომადგენლებთან. შეხვედრები ჩატარდა სგდ-სა და თღჩ-ს ხელმძღვანელობით. კონსულტანტმა შეიტანა თავისი წვლილი შეხვედრებში, მოამზადა რა სათანადო მასალები, მიიღო მონაწილეობა შეხვედრაზე გამართულ დისკუსიებში, მოამზადა შეხვედრის ოქმი და შეხვედრაზე დასმულ შეკითხვებზე წერილობითი პასუხები (იხ. დანართი 5. შეხვედრის ოქმი).

კონსულტანტმა დაასრულა გზშ-ს პროექტი და ამზადებს შემდეგ ქმედებებს, დაკავშირებულს გზშ პროექტის საჯარო განხილვებთან.

დაგეგმილ ქმედებათა ძირითადი ნაწილი მოიცავს:

№	ქმედება	გრაფიკი
	საზოგადოებასთან ურთიერთობის გეგმის დამტკიცება სგდ-სა და თღზ-ს მიერ	
	გზშ-ს პროექტის ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა სგდ-ს, თღზ-ს და მსოფლიო ბანკის საქართველოს ოფისის ვებ-გვერდების და არასამთავრობო ორგანიზაციათა ქსელების გამოყენებით.	
	გზშ-ს ამობეჭდილი ასლების ხელმისაწვდომობა საზოგადოებისათვის: სგდ-ს და თღზ-ს ოფისებში მათი განთავსება.	
	გზშ-ს არატექნიკური რეზიუმეს (ქართულ ენაზე) გავრცელება სოფ. ალაიანის, ფერმას, ოკამის და იგოეთის გამგეობებში.	
	ცენტრალურ პრესაში განცხადების გაკეთება და განცხადებასთან თანდართული ინფორმაცია: ა) სად შეიზღება გზშ-ს პროექტის გაცნობა; ბ) სად უნდა გაიგზავნოს შეკითხვები, კომენტარები და საჩივრები და რა პერიოდში მიიღება კომენტარები.	
	კომენტარების მიღება	
	საჯარო შეხვედრების და განხილვების მოწყობა	
	გზშ-ს საბოლოო ვერსიაში კომენტარების და კომენტარებზე პასუხების ჩართვა.	
	გზშ-ს საბოლოო ვერსიის საჯაროდ ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა	

2. პოლიტიკა, სამართლებრივი და ადმინისტრაციული სტრუქტურა

შესავალი

ამ თავში მოცემულია გარემოს დაცვის შესახებ საქართველოს კანონმდებლობის განხილვა და მსოფლიო ბანკის იმ სავალდებულო გარემოსდაცვითი პროცედურების ანალიზი, რომლებიც სრულად გათვალისწინებულ უნდა იქნას მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტების განხორციელებისას. აქვე აღწერილია საქართველოს გარემოსდაცვითი სტანდარტები და ნორმები, მოცემულია მითითებები იმ ღონისძიებების შესახებ, რომლებიც საჭიროა გარემოსდაცვითი შეფასების განსახორციელებლად. აღნიშნული ანალიზი ასევე მოიცავს ადგილობრივი (რაიონული) და ეროვნული ინსტიტუციების პასუხისმგებლობას ნებართვების, ლიცენზიების გაცემის და გარემოს დაცვის სტანდარტების დაცვის სფეროში. მოცემულ თავში აგრეთვე აღწერილია გარემოსდაცვითი სკრინინგის და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების სამუშაოთა მოცულობის განსაზღვრის (სკოპინგის) შესახებ დეტალური მითითებები მსოფლიო ბანკის დირექტივების მიხედვით და ამ მითითებების შესაბამისი დასკვნა ადმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის რეკონსტრუქციის პროექტისათვის.

2.1 საქართველოს კანონმდებლობა

2.1.1 ინსტიტუციური პასუხისმგებლობანი

საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო.

საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო წარმოადგენს ძირითად უწყებას, რომელსაც ევალება გარემოს დაცვის სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის შემუშავება და გატარება. ინდუსტრიულ პროექტებთან დაკავშირებით ხსენებული სამინისტროს ლიცენზიებისა და ნებართვების დეპარტამენტი განიხილავს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დოკუმენტებს და გასცემს გარემოზე ზემოქმედების ნებართვებს. გარემოს დაცვის ინსპექცია პასუხისმგებელია საწარმოების საქმიანობის შესაბამისობაზე სტანდარტებთან, რაც მოიცავს სამშენებლო საქმიანობის მონიტორინგს და საოპერაციო საქმიანობის გარემოსდაცვით აუდიტს. გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს მონაწილეობას იღებს არქიტექტურულ-გეგმარებითი დავალების მიცემის პროცესში და აკონტროლებს მშენებლობასა და საქმიანობასთან დაკავშირებულ ისეთ ასპექტებს, როგორიც არის ნარჩენების მართვა, დაბინძურება, გარემოზე ზემოქმედების სხვა ასპექტები. სამინისტრო ახორციელებს ეკონომიკური საქმიანობის რეგულირებას გარემოსდაცვით საკითხებთან მიმართებაში:

- გარემოზე ზემოქმედების ნებართვების გაცემა პროექტის განხორციელებისთვის.
- ზედაპირული წყლის ობიექტიდან წყალადების ნებართვისა და ზედაპირულ წყლის ობიექტებში წყალჩაშვების ნებართვის გაცემა
- ემისიის ლიმიტების დადგენა და გარემოში ჩაშვების პირობების შეთანხმება
- მოქმედი საწარმოების ინსპექცია/აუდიტი
- რეაგირება ინციდენტებსა და საჩივრებზე

- სამინისტრო პასუხისმგებელია გარემოს ფონური მდგომარეობის - კერძოდ ემისიების და ხმაურის დონის (განსაკუთრებით დასახლებულ ობიექტებთან) მონიტორინგზე
- გარემოს დაცვის და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს რეგიონალური სამსახურები შეითანხმებენ გამოძეგნული გარეგნის და სამშენებლო ნარჩენების განთავსების ადგილებს და განთავსების გეგმას
- სხვადასხვა ტიპის საქმიანობების წარმოებისას სამინისტრო განსაზღვრავს და აფასებს გარემოზე ზემოქმედების რეალურ და შესაძლო რისკს. შესაბამისად, სამინისტრო პასუხს აგებს ნებართვების გაცემის შესახებ გადაწყვეტილებების მიღებაზე, როდესაც პროექტების განსახორციელებლად საჭიროა გარემოზე ზემოქმედების შეფასება.

პროექტებისათვის, რომლებიც არ საჭიროებენ მშენებლობის ნებართვას, გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა გაიცემა გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს მიერ, პროექტის განმხორციელებელი მხარის მიერ მომზადებული და ოფიციალურად წარმოდგენილი გზშ-ს სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის საფუძველზე.

პროექტებისათვის, რომლებიც საჭიროებენ მშენებლობის ნებართვას, გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს მიერ არ გაიცემა ცალკე ნებართვა (“ერთი სარკმლის პრინციპის” თანახმად, ყოველი დაგეგმილი საქმიანობისათვის მხოლოდ ერთი ნებართვა გაიცემა). მშენებლობის ნებართვა გაიცემა ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს მიერ, მაგრამ ნებართვის გაცემის პროცედურა მოითხოვს თანხმობას გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს მხრიდან, ისევე როგორც კულტურის სამინისტროს თანხმობას (არქეოლოგიური კვლევის ცენტრი; ძეგლთა დაცვის დეპარტამენტი). გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს თანხმობა ამ შემთხვევაში გაიცემა იგივე პროცედურების თანახმად (გზშ, საჯარო განხილვები, ეკოლოგიური ექსპერტიზა), როგორც გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემისას. ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ საქართველოს კანონის თანახმად, ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო, როგორც ნებართვის გამცემი ადმინისტრაციულ უწყება, უზრუნველყოფს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს, როგორც სხვა ადმინისტრაციული უწყების, მონაწილეობას ნებართვის გაცემის პროცედურაში.

პროექტის წინასწარი “სკრინინგი” (პროექტის კატეგორიის და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების აუცილებლობის განსაზღვრა) და “სკოპინგი” (აუცილებელი გარემოსდაცვითი კვლევის საკითხთა წრის და ტექნიკური დავალების განსაზღვრა), როგორც წესი ხორციელდება პროექტის განმხორციელებელი მხარის და მისი კონსულტანტების მიერ (ჩვენს შემთხვევაში, სგდ, ტრანსპორტის რეფორმისა და რეაბილიტაციის ცენტრთან ერთად). სასურველ პრაქტიკად არის მიჩნეული სკრინინგ/სკოპინგის შედეგების განხილვა და შეთანხმება გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან, თუმცა ამის აუცილებლობა არ არის განსაზღვრული კანონმდებლობით.

სტაციონალური ან მობილური წყაროებიდან გაფრქვეული მავნე ნივთიერებებით ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების კონტროლი გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს პრეროგატივაა. მიუხედავად ამისა, სამინისტროს “გარემოს ინტეგრირებული მართვის” დეპარტამენტისა და გარემოსდაცვითი ინსპექციის ინფორმაციის თანახმად, ჯერ არ არის

შემუშავებული ეროვნული სტრატეგია და არ არის ეფექტური ზემოქმედების მექანიზმები ავტომობილებით ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების შესამცირებლად.

გზშ-ს დამტკიცების შემდეგ გარემოს დაცვის და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო ინფორმირებულ უნდა იქნას გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის პირობების შესრულების შესახებ. ფაქტობრივად ეს ნიშნავს ინფორმირებას გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის და მონიტორინგის გეგმების განხორციელების შესახებ.

ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო პასუხს აგებს ტექნიკური დოკუმენტაციის განხილვაზე (დამოუკიდებელი ექსპერტის დასკვნის ჩათვლით), მშენებლობის ნებართვების გაცემაზე (არ არის საჭირო სამინისტროებისა და სხვა სახელმწიფო უწყებების მიერ მშენებარე ნაგებობებზე), ასევე უზრუნველყოფს მშენებლობის დასრულების შემდეგ მიმღები კომისიის შექმნას.

სამშენებლო სამუშაოებზე სახელმწიფო ზედამხედველობას და სტანდარტებთან და გზშ-სა და პროექტის მოთხოვნებთან შესაბამისობის კონტროლს განახორციელებს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს მთავარი არქიტექტურული და სამშენებლო ინსპექცია.

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი პასუხს აგებს საერთაშორისო და ეროვნული მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ინფრასტრუქტურის განვითარების დარგში პოლიტიკისა და სტრატეგიული გეგმის შემუშავებაზე, რომელიც უნდა ემსახუროდეს ავტომაგისტრალების განვითარებას, გზების მართვას და ტრანსპორტის მოძრაობასთან დაკავშირებულ საკითხებს. სახელმწიფო ბიუჯეტიდან გამოყოფილი თანხების, სესხის, გრანტების თუ სხვა ფინანსური წყაროების გამოყენებით, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ასევე უზრუნველყოფს საზოგადოების სარგებლობაში არსებული საერთაშორისო და ეროვნული მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მშენებლობას, რეაბილიტაციას, რეკონსტრუქციას და შენახვას.

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვალდებულებების და შესაძლებლობების ანალიზი

იმ პროგრამებისა და პროექტების ფარგლებში, რომელთა განხორციელებაც საავტომობილო გზების დეპარტამენტს დაევალება, დეპარტამენტი ასრულებს სახელმწიფო შესყიდვების განმხორციელებელი ორგანიზაციის ფუნქციას ზემოხსენებულ მომსახურებათა და საქმიანობებთან მიმართებით (სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ საქართველოს კანონის შესაბამისად) და პასუხს აგებს როგორც სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადებაზე, ასევე ტენდერების ჩატარებაზე.

ამგვარად, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, მის მიერ განხორციელებული პროგრამების ფარგლებში, პასუხისმგებელია შეისყიდოს პროექტები/გეგმები და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების კვლევები, ასევე საერთაშორისო და ეროვნული მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მშენებლობის და

რეაბილიტაციის სამუშაოები. აღნიშნული დეპარტამენტი შესყიდვების წარმოებისას ვალდებულია იხელმძღვანელოს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესებით და შესაბამისი დონორი ორგანიზაციების გარემოსდაცვითი და სოციალური მოთხოვნებით. საავტომობილო გზების დეპარტამენტი პასუხს აგებს დეპარტამენტის მიერ განხორციელებულ პროექტებში გარემოსდაცვითი საკითხების სათანადოდ გათვალისწინებაზე.

კერძოდ, დეპარტამენტს ევალება მის მიერ განხორციელებული პროექტების გარემოზე ზემოქმედების შეფასების და გარემოსდაცვითი მართვის გეგმების განხილვა. გარდა ამისა, დეპარტამენტი აფასებს თუ რამდენად ექვემდებარება კონტრაქტორის მიერ შესრულებული სამუშაო დადგენილი გარემოსდაცვითი მართვის გეგმებს, გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას, გარემოს დაცვის სტანდარტებს და გარემოს დაცვასთან დაკავშირებულ კონტრაქტორის სხვა ვალდებულებებს.

დეპარტამენტის შიდა რესურსები საკმარისია მის მიერ განხორციელებადი პროექტების ადმინისტრირებისა და ზოგადი გარემოსდაცვითი კონტროლის განხორციელებისათვის. კონკრეტული პროექტების გარემოსდაცვითი მონიტორინგის განსახორციელებლად დეპარტამენტი შეისყიდის სათანადო მომსახურებას მშენებლობაზე ერთიანი ტექნიკურ-ეკოლოგიური ზედამხედველობის პროექტის ფარგლებში.

მშენებელი კონტრაქტორი

მშენებლობის განმხორციელებელმა კონტრაქტორმა უნდა წარმოადგინოს “მშენებელი კონტრაქტორის გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა”, შემუშავებული წინამდებარე გეგმის (კონტრაქტორის საკონტროლო გეგმის) საფუძველზე, რომლის განხორციელების აუცილებლობა უნდა ასახული იქნას მშენებლობის კონტრაქტში და რომელიც, კერძოდ, უნდა მოიცავდეს შემდეგ ვალდებულებებს:

- მშენებელმა კონტრაქტორმა უნდა დაიქირაოს გარემოსდაცვითი კონსულტანტი (ექსპერტები ან კომპანია), რომლებიც პასუხისმგებელნი იქნებიან მშენებლობის ეტაპის შესაბამისი გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის სისტემის აწყობაზე, “მშენებელი კონტრაქტორის გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმის” განხორციელებაზე და სბზ-ს ინფორმირებაზე.
- წარმოდგენილ იქნება გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს რეგიონალურ სამსახურებთან შეთანხმებული “გამომუშავებული (ნარჩენი) გრუნტის, ქვებისა და კლდოვანი ნამსხვრევების განთავსების გეგმა” და “სამშენებლო ნარჩენების განთავსების გეგმა” განთავსებისათვის გამოყოფილი ადგილების მითითებით
- წარმოდგენილ იქნება სგდ-სთან და გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს რეგიონალურ სამსახურებთან შეთანხმებული გამწვანების გეგმა
- სამენეჯმენტო გეგმის განხორციელების გრაფიკი
- გარემოსდაცვით დონისძიებებთან დაკავშირებული ხარჯები გათვალისწინებული იქნება პროექტის საერთო ბიუჯეტში.

- პოტენციურმა მშენებელმა კონტრაქტორმა უნდა დაადასტუროს ვალდებულება, რომ იგი წარმოადგენს “გამომუშავებული (ნარჩენი) გრუნტის, ქვებისა და კლდოვანი ნამსხვრევების განთავსების გეგმას” და გამწვანების გეგმას სგდ-სთან და გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს რეგიონალურ სამსახურებთან შესათანხმებლად, ხოლო “მშენებელი კონტრაქტორის გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმას” - სგდ-სთან შესათანხმებლად.

სხვა პასუხისმგებელი უწყებები

კულტურისა და სპორტის სამინისტროს არქეოლოგიური კვლევების ცენტრი პასუხისმგებელია სამშენებლო საქმიანობაზე ზედამხედველობის ნაწილში, რათა უზრუნველყოფილ იყოს მშენებლობისას არქეოლოგიური ძეგლების დაცვა.

სოფლის მეურნეობის სამინისტროს “კვების პროდუქტების უსაფრთხოების, ვეტერინარიის და მცენარეთა დაცვის ეროვნული სამსახურის” ვეტერინარიის დეპარტამენტი პასუხისმგებელია კომპლექსური სანიტარული ღონისძიებების გატარებაზე მიწის სამუშაოების განხორციელების პროცესში არარეგისტრირებული სამარხების აღმოჩენისას. ინფორმაცია საეჭვო სამარხების აღმოჩენის შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა მიეწოდოს ვეტერინარიის დეპარტამენტს მშენებელი კონტრაქტორის (საველე გარემოსდაცვითი სპეციალისტი) და საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დავალებით მონიტორინგის განმახორციელებელი პირის მიერ.

შინაგან საქმეთა სამინისტროს საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების დეპარტამენტი და, გარკვეულწილად, გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო პასუხისმგებელი არიან ავარიულ სიტუაციებისათვის მზადყოფნის სტრატეგიის და სათანადო გეგმების შემუშავებასა და რეაგირებისათვის მზადყოფნაზე.

მგზავრების და ტვირთების ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებით ადამიანის, ცხოველთა და მცენარეთა დაავადებების შესაძლო გავრცელების კონტროლზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციები არის: საბაჟო სამსახური, შჯსდს-ს დაქვემდებარებული საჯარო სამართლის იურიდიული პირი “სანიტარული ზედამხედველობის ინსპექცია” და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს “კვების პროდუქტების უსაფრთხოების, ვეტერინარიის და მცენარეთა დაცვის ეროვნული სამსახური”

[შენიშვნა: ტექნიკურ ზედამხედველობასა და სამშენებლო სტანდარტებსა და საპროექტო დოკუმენტაციასთან მშენებლობის შესაბამისობაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციები არ წარმოადგენს გზშ-ს საგანს და წარმოდგენილია ტექნიკურ დოკუმენტაციაში].

2.12 გარემოსდაცვითი “ჩარჩო” კანონმდებლობა

საქართველოს ძირითად საკანონმდებლო დოკუმენტს წარმოადგენს 1995 წელს მიღებული „საქართველოს კონსტიტუცია“, რომელიც გარემოსთან დაკავშირებულ საკითხებს განიხილავს საკანონმდებლო ჩარჩოს ფარგლებში. კონსტიტუციაში ჩამოყალიბებულია ძირეული მოთხოვნები გარემოს დაცვის აუცილებლობის შესახებ და გარემოს პირობებზე ინფორმაციის საზოგადოებისათვის ხელმისაწვდომობის თაობაზე. 37-ე მუხლის, მე-3 ნაწილის თანახმად “ნებისმიერი პირი სარგებლობს უფლებით იცხოვროს ჯანმრთელ გარემოში, ისარგებლოს ბუნებრივი და კულტურული გარემოთი.

ნებისმიერი პირი ვალდებულია დაიცვას ბუნებრივი და კულტურული გარემო”. 37-ე მუხლის მე-5 ნაწილის თანახმად “ნებისმიერი პირი უფლებამოსილია მოიპოვოს სრული, მიუკერძოებელი და დროული ინფორმაცია მისი სამუშაო და საცხოვრებელი გარემოს შესახებ”.

კანონის 41 მუხლის 1 ნაწილი იუწყება, რომ “კანონის შესაბამისი წესების თანახმად, საქართველოს მოქალაქე უფლებამოსილია მიიღოს ინფორმაცია და გაეცნოს სახელმწიფო დაწესებულებაში არსებულ ოფიციალურ დოკუმენტებს, იმ შემთხვევაში თუ ეს დოკუმენტი არ მოიცავს სახელმწიფო მნიშვნელობის კონფიდენციალურ ინფორმაციას, ან პროფესიულ და კომერციულ ცნობებს.

გარემოს დაცვის სფეროში კონსტიტუციური მოთხოვნების კონკრეტიზაცია ხორციელდება “გარემოს დაცვის შესახებ” საქართველოს ჩარჩო კანონის (1996 წელს შეტანილი ცვლილებების თანახმად) და მის შესაბამისად შემუშავებული უფრო სპეციფიური კანონების მეშვეობით. დამოუკიდებლობის გამოცხადების შემდეგ საქართველოს მთავრობამ მიიღო მრავალი კანონი და ნორმატიული დოკუმენტი, რომელიც ეხება საქართველოში გარემოსდაცვითი პრობლემების მოგვარებას. ქვემოთ აღწერილია გარემოსდაცვითი კანონები, რომლებიც ეხება პროექტს – კერძოდ ნებართვების გაცემის პროცედურებს.

2.13 საკანონმდებლო ბაზა, რომელიც არეგულირებს გარემოსდაცვითი ნებართვის გაცემის პროცედურას

2005 წლის 24 ივნისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო ახალი კანონი “ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“. ახალი კანონი: არეგულირებს კანონით ნებადართულ საქმიანობებს, რომლებმაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნან ადამიანის სიცოცხლეს და ჯანმრთელობას; ითვალისწინებს სახელმწიფო თუ საზოგადოებრივ ინტერესებს, ბუნებრივი რესურსების გამოყენებასთან დაკავშირებით; არეგულირებს საქმიანობებს, რომლებიც მოითხოვენ ლიცენზიას ან ნებართვას; განსაზღვრავს ლიცენზიის და ნებართვის ტიპს; აღგენს პროცედურებს, რომლებიც უნდა გამოყენებულ იქნას ლიცენზიების და ნებართვების გაცემის, გადახედვის და გაუქმების დროს (მუხლი 1, პარაგრაფი 1). ახალი კანონის თანახმად, შესწორებები, რომლებიც შევიდა საქართველოს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცედურებში და ნებართვების გაცემის მოთხოვნებში ძალაში იქნება გარდამავალ ეტაპზე, სანამ საქართველოს პარლამენტი მიიღებს ახალ კანონს გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ.

2006 წლის 3 თებერვალის სამთავრობო დადგენილებით ცვლილებები იქნა შეტანილი 2005 წლის 1 სექტემბრის №154 სამთავრობო დადგენილებაში გარემოსდაცვითი ნებართვების გაცემის პროცედურებისა და პირობების შესახებ, რაც ემსახურებოდა ნებართვების გაცემის პროცედურების მოწესრიგებას. კერძოდ, ხსენებული დადგენილების თანახმად: ინვესტორი, რომელიც ეძიებს ნებართვას, შესაბამისი დროის მონაკვეთში, შესაბამისი პროცედურების დაცვით ამზადებს გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას, ორგანიზებას უწევს ამ დოკუმენტის საჯარო განხილვას და სხვა ღონისძიებებს. იგი ასევე იწვევს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს საჯარო განხილვის პროცესში მონაწილეობის მისაღებად და ამ პროცესის დასრულების შემდეგ ოფიციალურად წარუდგენს სამინისტროს გზშ დოკუმენტს და მიმართავს მას თხოვნით ნებართვის გაცემის შესახებ. სამინისტრო ახორციელებს წარმოდგენილი გზშ დოკუმენტაციის სახელმწიფო ეკოლოგიურ ექსპერტიზას

და 20 დღის ვადაში გასცემს ნებართვას. ზემოთ მოყვანილი პროცედურა და დადგენილი დროის განრიგი შეამცირებს მთავრობისადმი ხშირ მიმართვებს საბოლოო ვადის გაგრძელების თხოვნით, თუმცა ვადის გაგრძელება ნებადართული იქნება. ეს პროცედურა უზრუველყოფს ნებართვების დროულ გაცემას და ხელს შეუწყობს საზოგადოების ინფორმირებულობას და მონაწილეობას.

ამჟამად გარემოსდაცვითი ნებართვის გაცემის პროცედურები გაწერილია სამ კანონში:

პროექტის განმხორციელებელი უნდა ხელმძღვანელობდეს შემდეგი კანონებით: (i) კანონი ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ (2005); (ii) კანონი გარემოსდაცვითი ნებართვის შესახებ, და (iii) კანონი სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის შესახებ (1996), მასში შეტანილი ცვლილებების გათვალისწინებით. ეს უკანასკნელი კანონები კვლავ ძალაშია და დაზუსტებულია საქართველოს მთავრობის დადგენილებებით, რომლებიც განსაზღვრავს გარემოსდაცვითი ნებართვების გაცემის პროცედურებს (მთავრობის 2005 წლის 1 სექტემბრის დადგენილება, № 154 “გარემოსდაცვითი ნებართვების გაცემის პროცედურებისა და პირობების შესახებ” მასში 2006 წლის 3 თებერვლის დადგენილებით შეტანილი ცვლილებების გათვალისწინებით). ნებართვის გაცემის პროცედურები ოდნავ განსხვავებულია სხვადასხვა პროექტებისათვის.

ზემოთ მითითებულის თანახმად, კანონმდებლობა განსაზღვრავს პროცედურებს, რომლებიც საჭიროა პროექტის განსახორციელებლად გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მოსაპოვებლად, იმის გათვალისწინებით, თუ რა ტიპის საქმიანობას მოიცავს პროექტი, მიეკუთვნება თუ არა ეს საქმიანობა საქმიანობათა იმ ტიპს, რომლებიც ექვემდებარება გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას და მითითებულია 2006 წლის 3 თებერვლის დადგენილებაში მოყვანილ სიაში. (იხ. დანართი 3).

დადგენილება არ ასახავს სკრინინგის პროცედურის დეტალებს და არ განსაზღვრავს მხარეების ვალდებულებებს. პრაქტიკიდან გამომდინარე, საპროექტო წინადადებების სკრინინგს და მათი გარემოზე ზემოქმედების წინასწარ შეფასებას, ისევე როგორც შერბილების ზომების შემუშავებას, ახორციელებს პროექტის წარმომდგენი მხარე, გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან კონსულტაციების საფუძველზე.

გარემოზე ზემოქმედების შეფასებასთან დაკავშირებული საჯარო კონსულტაციები

2006 წლის 3 თებერვლის საქართველოს მთავრობის დადგენილებაში “გარემოსდაცვითი ნებართვის გაცემის პროცედურებთან დაკავშირებით” მოცემულია გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ საჯარო კონსულტაციების პროცედურების დეტალები. დადგენილება ასევე განსაზღვრავს ინფორმაციის გავრცელების და განხილვის დროის განრიგს, კერძოდ:

პროექტის განმახორციელებელი ვალდებულია ჩაატაროს საჯარო განხილვები გარემოზე ზემოქმედების შესახებ, პროექტის იმ ადმინისტრაციული უწყებისათვის წარდგენამდე, რომელიც პასუხს აგებს ნებართვის გაცემაზე (იმ შემთხვევაში თუ საქმიანობა მოითხოვს სამშენებლო ნებართვას, საჯარო განხილვა უნდა ჩატარდეს მშენებლობაზე ნებართვის გაცემამდე აუცილებელი მე-2-ე ეტაპის პროცედურების წამოწყებამდე).

პროექტის განმახორციელებელი ვალდებულია უზრუნველყოს გზშ დოკუმენტის ხელმისაწვდომობა და გამოაქვეყნოს ინფორმაცია დაგეგმილი საჯარო განხილვის ადგილისა და დროის შესახებ. ინფორმაცია უდა გამოქვეყნდეს იმ რაიონის ადმინისტრაციული ტერიტორიის ორგანოს მიერ, სადაც იგეგმება საქმიანობა.

საჯარო კონსულტაციებთან დაკავშირებული საკითხები და შესაბამისი კანონმდებლობა უფრო დეტალურად განხილულია წინამდებარე გზშ-ს მე-8 თავში.

2.14 სხვა გარემოსდაცვითი კანონები

გარემოსდაცვითი კონტროლის შესახებ 2005 წლის კანონის შესაბამისად, შექმნილია გარემოს დაცვის კონტროლის სახელმწიფო სისტემა, რათა უზრუნველყოფილ იქნას: 1) სახელმწიფო კონტროლი გარემოს დაცვის და ეკოლოგიური სისტემების უსაფრთხოების დარგში. 2) რეგულირების სუბიექტების მიერ შესაბამისი კანონების დაცვა. 3) მოსახლეობის ნდობა ამ სისტემის მიმართ და ზოგადად სახელმწიფო ორგანოების მიმართ, გარემოს დაცვის სფეროში სახელმწიფო ვალდებულებების შესრულებისა და გამჭვირვალობის თვალსაზრისით. კანონის შესაბამისად, ასევე დაარსდა სახელმწიფო გარემოს დაცვის ინსპექცია და განისაზღვრა ინსპექტორთა მოვალეობები. ისინი უფლებამოსილნი არიან განახორციელონ საწარმოო დაწესებულებისა და სხვა ორგანიზაციების გარემოსდაცვითი აუდიტი და ინსპექტირება.

საქართველოს კანონი ატმოსფერული ჰაერის დაცვის შესახებ ძალაში შევიდა 2000 წლის 1 იანვარს. ეს კანონი არეგულირებს ატმოსფერული ჰაერის ანტროპოგენური ზემოქმედებისაგან დაცვის საკითხებს საქართველოს ტერიტორიაზე. კანონის ეფექტურობა მნიშვნელოვანწილად არის დამოკიდებული იმ ღონისძიებების ეფექტურობაზე, რომელთა განხორციელება, ამ კანონის შესაბამისად, ევალება გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს და მის რეგიონალურ სამსახურებს. ეს ღონისძიებები მოიცავს გარემოს ხარისხობრივი სტანდარტების შემუშავებას, გაფრქვევის წყაროების ინვენტარიზაციას და კონტროლს და კონტროლისა და იძულების მექანიზმების განვითარებას.

საქართველოს კანონი ცხოველთა სამყაროს შესახებ (1996) უფლებამოსილებას ანიჭებს გარემოს დაცვის და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს ცხოველთა სამყაროს დაცვაზე და მისი გამოყენების რეგულირებაზე საქართველოს მთელი ტერიტორიის ფარგლებში. კერძოდ, კანონი უფლებამოსილებას ანიჭებს სამინისტროს გასცეს ლიცენზიები ნადირობაზე, განსაზღვროს სამონადირეოდ დაშვებული ადგილები, კონტროლი განახორციელოდს ბრაკონიერობაზე და ა.შ.

საქართველოს კანონი წიაღის შესახებ (1996) განსაზღვრავს წიაღისეულის მოპოვების წესებს და აყალიბებს მოთხოვნას სათანადო ლიცენზიის აუცილებლობაზე და ლიცენზიის მოპოვების პროცედურებზე. ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ კანონი (2005) იძლევა ლიცენზიების გაცემის უახლესი წესების აღწერას. ამ კანონების შესაბამისად ინერტული სამშენებლო მასალების მოსაპოვებლად კარიერების გახსნა და ამუშავება მოითხოვს სათანადო ლიცენზიის მიღებას.

2006 წლის მარტში განსახილველად და დასამტკიცებლად წარმოდგენილ იქნა ახალი კანონი “კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ”. ამ კანონის მე-16 მუხლში მოცემულია მოთხოვნები მსხვილმასშტაბიანი მშენებლობის წარმოების მიმართ. ამ კანონში ჩამოყალიბებული წესების თანახმად წიაღისეულის მოპოვება ან ისეთი ობიექტების მშენებლობა, რომელიც დაკავშირებულია მსხვილმასშტაბიან მიწის სამუშაოებთან (მილსადენების ან გზების მშენებლობა და ა.შ.) მოითხოვს წინასწარ თანხმობას კულტურის სამინისტროსა და მისი არქეოლოგიური კვლევის ცენტრისაგან. ეს მოთხოვნები შეესაბამება მსგავს მოთხოვნებს, რომელიც ჩამოყალიბებული იყო “კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ” ძველ კანონში (25.06.1999)

2.1.5. გარემოსდაცვითი სტანდარტები და ნორმები

გარემოს ხარისხის სტანდარტები

ავტომაგისტრალის რეაბილიტაციის პროექტის კონტექსტში მნიშვნელოვანია გარემოს ხარისხის სტანდარტები და ნორმები, რომლებიც განსაზღვრავენ ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების და ხმაურის ზღვრულად დასაშვებ სიდიდეებს. ხმაური და ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურება შეიძლება გარკვეულ პრობლემას წარმოადგენდეს, როგორც სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისას, ასევე რეაბილიტირებული ავტომაგისტრალის ექსპლუატაციის პროცესში.

ატმოსფერული ჰაერის ხარისხობრივი ნორმები. ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებისაგან დაცვის წესები და მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები კონცენტრაციები (ზდკ) მოცემულია „გარემოს ხარისხობრივი მდგომარეობის ნორმების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის 2001 წლის 16 აგვისტოს ბრძანებაში № 297/ნ („საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე“ № 90 24.08.2001), ცვლილებებით და დამატებებით, რომლებიც შეტანილ იქნა იგივე სამინისტროს ბრძანება №38/ნ (24.02.2003). ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ზღვრულად დასაშვები ნორმები ასევე მოცემულია გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს ბრძანებაში №89 (23 2001 წლის ოქტომბერი) ატმოსფერული ჰაერის მავნე ნივთიერებებით დაბინძურების ინდექსის გამოთვლის წესის დამტკიცების შესახებ.

მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები კონცენტრაციები (ზდკ) ატმოსფერული ჰაერის მიწისზედა ფენაში

ნივთიერება	ზდკ, მკ/მ³
აზოტის დიოქსიდი	0,085
გოგირდის დიოქსიდი	0,5
ნახშირბადის ოქსიდი	5,0
ნაჯერი ნახშირწყალბადები, C ₆ - C ₁₀	30,0
არაორგანული მტვერი	0,3

ხმაურის სტანდარტები. ხმაურის დასაშვები ნორმები განსაზღვრულია „გარემოს ხარისხობრივი მდგომარეობის ნორმების დამტკიცების შესახებ“ (საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის 2001 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება 297/ნ „საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე“ № 90 24.08.2001), სადაც მოცემულია, როგორც მისაღები, ასევე მაქსიმალურად დასაშვები ხმაურის დონეები სხვადასხვა ზონებისათვის.

ცხრილი 2.5.1 საქართველოში მიღებული ხმაურის ნორმები დასახლებული ადგილებისათვის

დრო	ხმაურის საშ. დონის მისაღები სიდიდეები La	ხმაურის მაქსიმალურად დასაშვები ნორმები dBA
7.00 – 23.00	55	70
23.00 – 7.00	45	60

სანიტარული დაცვის ზონები. “საწარმოების, ნაგებობებისა და სხვა ობიექტების სანიტარული დაცვის ზონებისა და სანიტარული კლასიფიკაციის დამტკიცების შესახებ” 2003 წლის 6 ოქტომბრის №234/ნ (“საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე” №119 16.10.2003) განსაზღვრავს სანიტარული დაცვის ზონებს – მინიმალურ მანძილს სხვადასხვა ინდუსტრიული ობიექტებიდან, რომლის ფარგლებშიც დაუშვებელია საცხოვრებელი სახლების ან საზოგადოებრივი თავშეყრის ობიექტების მშენებლობა:

- კარიერები (მუხლი 32) > 100 მ;
- ასფალტის ქარხნები (მუხ. 34) > 500 მ;
- რკინა-ბეტონის საწარმოები (მუხ. 35) > 300 მ.

ნარჩენების მართვა. საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს შემდეგი აქტები განსაზღვრავს ნარჩენების მართვის წესებს, რომლებიც უნდა დაცული იქნას ავტომაგისტრალის რეაბილიტაციის ან მშენებლობის პროცესში:

მყარი საყოფაცხოვრებო გადანაყრების პოლიგონების მოწყობისა და ექსპლუატაციის სანიტარული წესებისა და ნორმების დამტკიცების შესახებ” 2003 წლის 24 თებერვალი, №36/ნ (“საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე” №17, 07.03.03);

2.1.6 მშენებლობის ნებართვა

მშენებლობის ნებართვის მიღებასთან დაკავშირებული პირობები და პროცედურები, ისევე როგორც მშენებლობაზე სახელმწიფო ზედამხედველობის წესები განსაზღვრულია შემდეგი საკანონმდებლო აქტებით:

- საქართველოს კანონი მშენებლობის ნებართვის შესახებ 25.06.2004
- საქართველოს მთავრობის დადგენლება №140 “მშენებლობის ნებართვის გაცემის წესის და სანებართვო პირობების შესახებ” (11.08.2005) ცვლილებებით, რომლებიც შეტანილ იქნა საქართველოს მთავრობის შემდგომი დადგენლებებით 09/01/2005 151; 12/01/2005 214; 01/23/2006 16; 06/20/2006 115; 08/23/2006 160

- საქართველოს კანონი არქიტექტურულ-სამშენებლო საქმიანობაზე სახელმწიფო ზედამხედველობის შესახებ (14.11.1997) ცვლილებებით, რომლებიც შეტანილ იქნა საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებებით 06/22/2001 992; 12/29/2004 857; 12/22/2005 2405

ქვემოთ ჩვენ მოკლედ მიმოვიხილავთ მშენებლობის ნებართვასთან დაკავშირებულ პროცედურებს, იმდენად, რამდენადაც ეს შეეხება გარემოსდაცვით ასპექტებს.

საქართველოს მთავრობის №160 დადგენილებით (08/23/2006), თუ მშენებლობას აწარმოებს საქართველოს რომელიმე სამინისტრო ან მისი საქვეუწყებო დაწესებულება სამშენებლო ნებართვა ფორმალურად არ გაიცემა, თუმცა საპროექტო დოკუმენტაცია და განხილვის პროცედურა უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს მთავრობის “მშენებლობის ნებართვების გაცემის წესებისა და პირობების შესახებ” №140 დადგენილებაში ჩამოყალიბებულ I, II და III ეტაპების შესაბამის პროცედურებს.

ფაზა 1. წინასაპროექტო ეტაპი

- მიწის ნაკვეთის მფლობელობის შესახებ ინფორმაციის დადასტურება და შესაბამისი დოკუმენტების მომზადება
- ადგილობრივი მმართველობის ორგანოს სამშენებლო სამსახურებთან არქიტექტურული დაგეგმარების დავალების მიღება და საპროექტო სამუშაოების მოცულობის განსაზღვრა
- არქიტექტურული დაგეგმარების დავალების და სამუშაოების მოცულობის შესახებ დოკუმენტების თანახმად პროექტის შემუშავება

ფაზა 2. ადგილობრივი მმართველობის ორგანოს შესაბამის სამსახურებთან პროექტის შეთანხმება.

ფაზა 3. განაცხადის შეტანა სამშენებლო ნებართვის მოპოვებაზე, ნებართვის გაცემის პროცედურების ინიციატორი და ნებართვის მოპოვება.

I. წინასაპროექტო ფაზა

სამშენებლო ნებართვის მოსაპოვებლად პროექტის მფლობელმა უნდა წარადგინოს მიწის ნაკვეთის მფლობელობის ან მისი გამოყენების უფლებამოსილების დამადასტურებელი დოკუმენტი – ამონაწერი სახელმწიფო რეესტრიდან ან ხელშეკრულება მიწის მფლობელთან. ეს ეხება ცენტრალური მთავრობის ან ლოკალური ადმინისტრაციების უწყებების მიერ განხორციელებულ სამშენებლო საქმიანობასაც.

არქიტექტურულ-გეგმარებითი დავალება წარმოადგენს ნორმატიული აქტებით დადგენილ მოთხოვნილებათა კომპლექსს და განსაზღვრავს:

დანიშნულებას (საცხოვრებელი შენობა, სამრეწველო და ა.შ.)

პარამეტრებს (სართულების რაოდენობა, ფართი და ა.შ.)

მაკეტს

ტექნიკურ მოთხოვნილებათა ნუსხას – დაპროექტების და მშენებლობის გარემოს დაცვითი, ტექნიკური, ორგანიზაციული პირობები (წყალკანალიზაცია, ელექტროგაყვანილობები, საკომუნიკაციო სისტემები, გაზიფიცირება). ყოველი

აღნიშნული ასპექტი შესაბამის უწყებასთან უნდა იყოს შეთანხმებული და შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტი თან ახლდეს ტექდოკუმენტაციას. არქიტექტურულ-გეგმარებითი დავალება უნდა მოიცავდეს ურბანული განვითარების გეგმის, გარემოს დაცვით და სანიტარული და ჰიგიენური ნორმების დაცვის მოთხოვნებს, ასევე ისტორიული და კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების დაცვის მოთხოვნებს და ა.შ. არქიტექტურულ-გეგმარებით დავალების დოკუმენტს გამოსცემს ადგილობრივი ადმინისტრაციის არქიტექტურის დეპარტამენტი, ხოლო ამ დავალების შესაბამისად საპროექტო დოკუმენტაციას ადგენს პროექტის განმხორციელებელი მხარე.

არქიტექტურულ-გეგმარებითი დავალების დოკუმენტის მოთხოვნამდე მიზანშეწონილი იქნებოდა პროექტის მეპატრონის მიერ მიწის ნაკვეთის გეოტექნიკური აღწერის და ლიცენზირებული ინჟინერ-გეოლოგის დასკვნის მოპოვება. (ამჟამად კონსულტანტ-გეოლოგის მიერ ლიცენზიების წარდგენა არაა კანონით სავალდებულო). ეს დასკვნა სავალდებულოა მშენებლობის ნებართვის მიღებისას და არა პირველ ფაზაზე, თუმცა, მიზანშეწონილია პროექტის განვითარებისათვის საწყის ეტაპზევე - რესურსების ხარჯვის დაწყებამდე - მიღებულ იქნას დადასტურება იმისა, რომ პროექტი განხორციელებადია და გეოლოგიური ბარიერები არ არსებობს.

II. პროექტირების ფაზა

გეგმა შედგენილ უნდა იქნეს არქიტექტურულ-გეგმარებითი დავალებით განსაზღვრული მოთხოვნილებების და შესაბამისი მშენებლობის სტანდარტების თანახმად. გეგმა დამოწმებული უნდა იქნეს ადგილობრივი მმართველობის ორგანოების არქიტექტურული დეპარტამენტების თანხმობით. მშენებლობის კულტურული მემკვიდრეობის ზონებში განხორციელების შემთხვევაში კულტურის, ძეგლთა დაცვისა და სპორტის სამინისტროს თანხმობით.

III. მშენებლობის ნებართვა

თუ პროექტი არ გულისხმობს განსაკუთრებული მნიშვნელობის ობიექტების მშენებლობას, ნაგებობის მშენებლობის ნებართვას იძლევა ადგილობრივი ხელისუფლების არქიტექტურის დეპარტამენტი, ხოლო განსაკუთრებული მნიშვნელობის ობიექტის მშენებლობის ნებართვას გაცემს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო. მშენებლობისათვის არ არის აუცილებელი ფორმალური ნებართვის გაცემა, როდესაც პროექტი ხორციელდება სახელმწიფო უწყების (ჩვენს შემთხვევაში სგდ) მიერ, თუმცა ყველა აუცილებელი პროცედურა დაცულ უნდა იქნეს. ამ პირობის დასაკმაყოფილებლად პროექტის განმხორციელებელმა მხარემ (სგდ) ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს უნდა მიმართოს განცხადებით, რომელსაც თან შემდეგი ტექნიკური დოკუმენტაცია უნდა ახლდეს:

- არქიტექტურული პროექტი
- კონტრაქტი საპროექტო კომპანიასთან
- მიწის ნაკვეთის საკადასტრო დოკუმენტაცია
- ინჟინერ-გეოლოგის მიერ გაცემული გეოტექნიკური დასკვნა (დოკუმენტი რომელიც ადასტურებს იმას, რომ საპროექტო დოკუმენტაციით განსაზღვრული შენობის აგება დასაშვებია ამ კონკრეტული მიწის ნაკვეთზე)
- ტექნიკური მოთხოვნილებების შეთანხმებული სია

- მშენებლობისა საორგანიზაციო გეგმა

იმ შემთხვევაში თუ პროექტი განხორციელებულ უნდა იქნეს სპეციალური რეჟიმების ქვეშ მყოფ ტერიტორიებზე, აუცილებელია შესაბამისი სამთავრობო უწყებების თანხმობის მიღება. ეს მოთხოვნა შესაბამისად ვრცელდება:

- დაცულ ტერიტორიებზე
- სასაზღვრო ზონაზე
- კურორტების სანიტარული დაცვის ზონებზე
- სანაპირო ზონაზე
- საავტომობილო, სარკინიგზო მაგისტრალების, მილსადენებისა და ელექტროგადამცემი ხაზების მიმდებარე ტერიტორიებზე
- სანიტარული დაცვით ზონებზე წყალსადენების სათაო ნაგებობებთან, წყლის რეზერვუარებთან, სახიფათო ნარჩენების სამარხებთან
- ისტორიული და კულტურული მემკვიდრეობის ზონებში, რომელიც დაცულია საქართველოს კანონით კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ

2.2 მსოფლიო ბანკის პოლიტიკა, უსაფრთხოების გარანტიები და გარემოსდაცვითი დირექტივები

მსოფლიო ბანკის გარემოსდაცვითი დირექტივები

მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული ყველა პროექტი უნდა ექვემდებარებოდეს მსოფლიო ბანკის უსაფრთხოების პოლიტიკას და გარემოსდაცვით წესებს OP/BP 4.01 –ის (გარემოსდაცვითი შეფასება) ჩათვლით. აღნიშნული სახელმძღვანელო დირექტივები შედგენილია იმის უზრუნველსაყოფად, რომ მსოფლიო ბანკის მიერ გამოყოფილი სესხებით დაგეგმილი პროექტების განხორციელებისას თავიდან იქნას აცილებული გარემოსთან და ჯანმრთელობასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საშიშროება.

მასპინძელ ქვეყანაში პროექტებზე მუშაობისას მსოფლიო ბანკი უზრუნველყოფს საზოგადოების აქტიურ მონაწილეობას პროექტის ყველა ფაზის განხორციელებაში და ახდენს მთავრობის, კერძო მეწარმეებისა და საზოგადოების ინტერესების ინტეგრირებას.

მსოფლიო ბანკი აღიარებს და იცავს პრინციპს, რომლის თანახმადაც მასპინძელი ქვეყნის პასუხისმგებლობის სფეროს განეკუთვნება ბუბებრივ და სოციალურ გარემოზე პროექტების მავნე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების განხორციელება. შესაბამისად, მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტები უნდა ექვემდებარებოდეს მასპინძელი ქვეყნის კანონებს, დებულებებს და სტანდარტებს, ასევე იმ ვალდებულებებს, რასაც მასპინძელი ქვეყანა იღებს თავის თავზე საერთაშორისო ხელშეკრულებებში მონაწილეობით.

ქვემოთ ჩამოთვლილია გზების რეაბილიტაციის პროექტებთან დაკავშირებული მსოფლიო ბანკის პროცედურები (BP), ოპერაციული სახელმძღვანელოები (OP) და არსებული სანიმუშო პრაქტიკა (GP), რომლებიც მიესადაგება აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტომაგისტრალის პროექტს:

- BP/OP/GP 4.01 გარმოსდაცვითი შეფასება
- WB BP/OP/GP 4.04 ბუნებრივი კაპიტალები
- WB OP 4.09 დაავადების გადამტანი მიკროორგანიზმების და პარაზიტების კონტროლი
- WB OP 4.11 კულტურული მემკვიდრეობა
- WB BP/OP 4.12 იძულებითი გადასახლება
- WB BP 17.50 პროექტთან დაკავშირებული ინფორმაციის საჯარო განხილვა

გარემოზე ზემოქმედების შეფასება და პროექტის გარემოსდაცვითი სკრინინგი მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო დოკუმენტების მიხედვით

მსოფლიო ბანკი ახორციელებს თითოეული შემოთავაზებული პროექტის გარემოსდაცვით სკრინინგს, გარემოზე ზემოქმედების მასშტაბების და ხასიათის დასადგენად. სკრინინგის წესები და პროცედურები, ისევე როგორც გარემოზე ზემოქმედების შეფასების სხვა კონცეპტუალური და პროცედურული დეტალები, აღწერილია BP/OP/GP 4.01 გარემოსდაცვითი შეფასებაში. ბანკი შემოთავაზებული პროექტს მიაკუთვნებს ოთხიდან ერთ-ერთ კატეგორიას. პროექტის კლასიფიკაცია დამოკიდებულია პროექტის ტიპზე, ადგილმდებარეობაზე, ადგილის სენსიტიურობაზე და ზემოქმედების მასშტაბებზე, ასევე გარემოზე პოტენციური ზეგავლენის ხანგრძლიობასა და შექცევადობაზე. ბანკი გამოყოფს პროექტების სამ კატეგორიას:

A კატეგორია – პროექტი მიეკუთვნება A კატეგორიას და საჭიროებს გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას, იმ შემთხვევაში თუ მოსალოდნელია მნიშვნელოვანი (მასშტაბური, ძლიერი, ხანგრძლივი ან შეუქცევადი) მანვე ზემოქმედება გარემოზე. ასეთი ზემოქმედება შეიძლება სცდებოდეს საწარმოს ფიზიკური განლაგების საზღვრებს და ვრცელდებოდეს უფრო დიდ ფართობზე. A კატეგორიაში შემავალი პროექტისათვის გარემოზე ზემოქმედების შეფასება იკვლევს გარემოზე პროექტის შესაძლო ნეგატიურ და პოზიტიურ გავლენას და ახდენს მათ შედარებას შესაძლებელ ალტერნატივებთან (“პროექტის გარეშე” სიტუაციის ჩათვლით). აღნიშნულ შეფასებაში მოცემულია რეკომენდაციები შესაძლო მანვე ზემოქმედების პრევენციის, მინიმიზაციის, შერბილების შესახებ. სესხის ამღებმა A კატეგორიაში შემავალი პროექტისათვის უნდა მოამზადოს გ.ზ. ანგარიში.

B კატეგორია - პროექტი შედის B კატეგორიაში, თუ მისი ზემოქმედება გარემოზე A კატეგორიაში შემავალ პროექტთან შედარებით ნაკლებად მანვეა. A კატეგორიის პროექტის მსგავსად, გარემოზე ზემოქმედების შეფასება B კატეგორიის პროექტისათვისაც ხორციელდება, თუმცა რედუცირებული სახით. გარემოსდაცვითი შესწავლისას ხდება გარემოზე პროექტის შესაძლო ნეგატიური და პოზიტიური გავლენის შეფასება და შესაძლო მანვე ზემოქმედების პრევენციის, მინიმიზაციის, შერბილების შესახებ რეკომენდაციების წარმოადგენა. B კატეგორიის პროექტისათვის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და სამენეჯმენტო გეგმები შეადგენს საპროექტო დოკუმენტაციის ნაწილს და ამავე დროს აქ მოყვანილი დასკვნები ასახულია პროექტის დოკუმენტაციაში (პროექტის ხარჯთაღრიცხვა, და ინფორმაცია პროექტის შესახებ).

C კატეგორია – პროექტი შედის C კატეგორიაში, იმ შემთხვევაში თუ მას არ გააჩნია მავნე ზემოქმედება გარემოზე ან ასეთი მავნე ზეგავლენა მინიმალურია. ასეთი პროექტი არ მოითხოვს გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას. პროცედურა დასრულდება სკრინინგით.

სკრინინგის პროცედურების დამატებითი კრიტერიუმები მოცემულია GP – 4.01-ის ბ დანართში – “პროექტის ტიპები და მათი ტიპური კლასიფიკაცია”. აღნიშნულ დანართში მოყვანილია შემდეგი შენიშვნა: ”მსოფლიო ბანკისა და საერთაშორისო გამოცდილება აჩვენებს, რომ ქვემოთ მოყვანილი კლასიფიკაცია წარმოადგენს სხვადასხვა სექტორის და სხვადასხვა ტიპის პროექტების კლასიფიკაციის საუკეთესო ნიმუშს, რომელიც მოცემულია მხოლოდ მაგალითის სახით; ამგვარი კლასიფიკაციას მხოლოდსაილუსტრაციო და დამხმარე მნიშვნელობა აქვს. სკრინინგისას, უფრო მნიშვნელოვანია გარემოზე მავნე ზემოქმედების ხარისხი და არა მათი დარგობრივი მიკუთვნება, რაც განსაზღვრავს, საბოლოო ჯამში, პროექტის კატეგორიას” (იხ. დანართი 3).

გარემოზე ზემოქმედების შეფასება

გარემოზე ზემოქმედების შეფასება განსაზღვრავს კონკრეტული პროექტის გარემოზე ზეგავლენას, იკვლევს პროექტის ალტერნატივებს, პროექტის ადგილმდებარეობის შერჩევისა და დაგეგმვისას განსაზღვრავს უკეთეს პირობებს, გარემოზე მავნე ზემოქმედების პრევენციის, მინიმიზაციის, შერბილების და კომპენსაციის მიზნით, ასევე პოზიტიური გავლენის გასაძლიერებლად. გარემოზე ზემოქმედების შეფასება ასევე მოიცავს პროექტის განხორციელების დროს გარემოზე მავნე ზემოქმედების შერბილებას და მენეჯმენტს.

გარემოზე ზემოქმედების შეფასება:

- უნდა დაიწყოს პროექტის განვითარების ადრეულ ეტაპზე. საჭიროა ასევე მოხდეს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების მჭიდრო ინტეგრაცია შემოთავაზებული პროექტის ეკონომიკურ, ფინანსურ, ინსტიტუციურ, სოციალურ და ტექნიურ ანალიზთან.
- უნდა ითვალისწინებდეს ბუნებრივ გარემოს (ჰაერი, წყალი და მიწა, ბიოლოგიური გარემო), ადამიანის ჯანმრთელობას და უსაფრთხოებას, სოციალურ ასპექტებს (იძულებითი გადასახლება, საარსებო გარემო და კულტურული მემკვიდრეობა), ასევე გლობალურ გარემოსდაცვით ასპექტებს.
- უნდა ითვალისწინებდეს მასპინძელი ქვეყნის სპეციფიურ პირობებს, როგორიცაა: გარემოსდაცვითი კვლევების შედეგად გამოვლენილი პირობები; ეროვნული გარემოსდაცვით სამოქმედო გეგმები; ეროვნული კანონმდებლობა; პროექტის განმახორციელებელი ორგანიზაციის შესაძლებლობები. აღნიშნული ასპექტები უკავშირდება გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის მართვას, ასევე ქვეყნის ვალდებულებას, რომელიც მას აკისრია სხვადასხვა საერთაშორისო ხელშეკრულებებისა და კონვენციების მიხედვით.

გარემოზე ზემოქმედების ანგარიში უნდა ასახავდეს შემდეგს:

- არატექნიკური რეზიუმე – გამოვლენილი მნიშვნელოვანი საკითხები და რეკომენდებული ქმედებები

- პოლიტიკა გარემოს დაცვის სფეროში, საკანონმდებლო და ადმინისტრაციული სისტემა, რომლის საფუძველზეც ხდება გარემოზე ზემოქმედების შეფასება.
- პროექტის აღწერა
- გარემოს არსებული მდგომარეობის აღწერა
- გარემოზე ზემოქმედება
- ალტერნატივების ანალიზი (შერბილების ზომების ჩათვლით)
- გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა, შესაბამისი ხარჯების ჩათვლით
- კონსულტაციები – საკონსულტაციო შეხვედრების ნუსხები და აღწერა, იმ კონსულტაციების ჩათვლით, რომლებიც ჩატარდა პროექტის გავლენის ფარგლებში მოხვედრილ მოსახლეობასთან, ადგილობრივ არასამთავრობო ორგანიზაციებთან და მარეგულირებელ უწყებებთან.

საჯარო კონსულტაციები

არ ეწინააღმდეგება რა მსოფლიო ბანკის ძირეულ პრინციპს, რომ ბანკის მიერ გაცემული სესხით დაფინანსებული პროექტის “მფლობელი” არის სესხის მიმღები ქვეყანა, მსოფლიო ბანკი ვალდებულია იღებს უზრუნველყოფის საზოგადოებასთან კონსულტაციები გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესში და საჯაროდ აქვეყნებს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შედეგებს. ინფორმაციის საჯაროდ გამოტანისა და კონსულტაციების პროცედურები განსაზღვრულია WB BP 17.50 – ში – “საოპერაციო ინფორმაციის საჯაროდ გამოტანა” და დეტალურად არის ასახული მსოფლიო ბანკის გარემოსდაცვით სახელმძღვანელოში, ნაწილი I, თავი 7, “დამატება №5” – “საზოგადოების ჩართვა გარემოსდაცვით შეფასებაში: მოთხოვნები, შესაძლებლობები და საკითხები”. ბანკი მოითხოვს კონსულტაციებს A და B კატეგორიის პროექტებისათვის. A კატეგორიის პროექტებისათვის მსოფლიო ბანკი მოითხოვს ორ საკონსულტაციო შეხვედრას (ერთი შეხვედრა სამუშაოს მოცულობასთან დაკავშირებით, ხოლო მეორე – გარემოზე ზემოქმედების პროექტთან დაკავშირებით) და სამუშაო და საბოლოო დოკუმენტების გავრცელებას ქვეყნის ფარგლებში და მსოფლიო ბანკის ვებ გვერდზე.

ეროვნული კანონმდებლობის და მსოფლიო ბანკის მოთხოვნების შედარება

ბანკის სამოქმედო პოლიტიკისა (OP 4.01) და დირექტივების (BP4.01) საფუძველზე დადგენილი გარემოსდაცვითი შეფასება საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული გარემოზე ზეგავლენის შეფასების ანალოგიურია.

ბანკის დირექტივები დეტალურად აღწერს სკრინინგის, სკოპინგის და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ჩატარების პროცედურებს და მოიცავს შესაბამისი ეტაპების სრულ ჩამონათვალს, რომლებიც არ არის მოცემული საქართველოს კანონმდებლობაში.

ეკოლოგიური რისკის, კულტურული მემკვიდრეობის, გადასახლების და სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით, მსოფლიო ბანკი პროექტებს აჯგუფებს A, B და C კატეგორიების მიხედვით. საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად, გარემოზე ზემოქმედების შეფასება ხორციელდება მაშინ, როდესაც პროექტის განმახორციელებელის მიერ წარმოდგენილი პროექტი ხვდება “გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემის პროცედურებისა და პირობების შესახებ”

მთავრობის დადგენილებაში მითითებული პროექტების ნუსხაში. პროექტების ეს ჩამონათვალი შეესაბამება ბანკის მიერ დადგენილი A კატეგორიის პროექტებს. საქართველოს კანონმდებლობით, გარემოზე ზემოქმედების შეფასება არ არის საჭირო სხვა დანარჩენ შემთხვევებაში, მაშინ როდესაც მსოფლიო ბანკის ღირეპქტივებით შეიძლება საჭირო იყოს მცირე მასშტაბის გარემოსდაცვითი შეფასების ან გარემოსდაცვითი კვლევების ჩატარება B კატეგორიის პროექტებისთვისაც.

საქართველოს კანონმდებლობა არ განსაზღვრავს გარემოსდაცვითი მართვის გეგმების ფორმატს და პროექტის განხორციელების იმ ეტაპს, რომელზეც საჭირო იქნება ამ გეგმების წარმოდგენა. კანონმდებლობა არ მოითხოვს გარემოსდაცვითი მართვის გეგმების განხორციელებას იმ პროექტებისათვის, რომლებსაც არ ესაჭიროება გარემოზე ზემოქმედების შეფასება. მსოფლიო ბანკის ღირეპქტივები მოითხოვს გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმების განხორციელებას ყველა კატეგორიის პროექტებისათვის და მოიცავს დეტალურ ინსტრუქციებს.

საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად, გარემოს დაცვის სამინისტრო პასუხს აგებს პროექტის განხორციელების მონიტორინგზე, გარემოზე ზემოქმედების შეფასებაში მითითებულ სტანდარტებსა და ვალდებულებებზე დაყრდნობით, ხოლო გარემოსდაცვითი მართვის გეგმების როლი არ არის ნათლად ჩამოყალიბებული. პროექტის განმახორციელებელი პასუხს აგებს “თვით-მონიტორინგის” პროგრამების განხორციელებაზე იმ პროექტებისათვის, რომლებიც მოითხოვენ გზშ-ს. მსოფლიო ბანკის ღირეპქტივები ყურადღებას ამახვილებენ გარემოსდაცვითი მართვის როლზე, რომელიც მნიშვნელოვანია ყველა კატეგორიის პროექტისათვის და პროექტის განმახორციელებს მოეთხოვება მონიტორინგის სქემისა და გეგმების ჩადება გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმაში. მონიტორინგის ჩატარება გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმების შესაბამისად, წარმოადგენს მსოფლიო ბანკის მოთხოვნების მნიშვნელოვან ელემენტს.

ზემოთ მოყვანილი მოსაზრებები მიუთითებს მსოფლიო ბანკის მოთხოვნებსა და საქართველოს კანონმდებლობას შორის არსებულ ძირითად სხვაობებზე.

ქვემოთ მოყვანილია რამოდენიმე მნიშვნელოვანი საკითხი:

1. ყველაზე მნიშვნელოვანი განსხვავება ბანკის მოთხოვნებსა და საქართველოს კანონმდებლობას შორის მდგომარეობს იმაში, რომ საქართველოს კანონმდებლობა არ ითვალისწინებს იძულებითი გადასახლების საკითხს გარემოსდაცვითი ნებართვის გაცემის არცერთ საფეხურზე. საქართველოს კანონმდებლობა სოციალურ ფაქტორს განიხილავს მხოლოდ სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის უსაფრთხოების საკითხებთან მიმართებაში (მაგ. თუ პროექტი მოიცავს მოულოდნელი მეწყრის საშიშროებას, ან საშიში ნივთიერებების ემისიის რისკს ან სხვა ნებისმიერ ანტროპოგენურ ზეგავლენას). ამდენად საქართველოს კანონმდებლობით, გადასახლება არ წარმოადგენს გარემოსდაცვითი ნებართვის გაცემისას მნიშვნელოვან საკითხს, მაშინ როდესაც მსოფლიო ბანკი ამ საკითხს განიხილავს, როგორც ერთ-ერთ მთავარ ელემენტს.

2. მაშინ, როდესაც მსოფლიო ბანკის ღირეპქტივებით გარემოსდაცვითი შეფასების ჩატარება ევალება სესხის ამღებს, საქართველოს კანონმდებლობით,

გარმოზე ზემოქმედების შეფასების და კონსულტაციების ჩატარების პასუხისმგებლობა ეკისრება პროექტის განმხორციელებელ ორგანიზაციას.

3. საქართველოს კანონმდებლობით სამინისტროს როლი შემოიფარგლება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესახებ კონსულტაციებში მონაწილეობით და სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის ჩატარებით, გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ გადაწყვეტილების მისაღებად. მსოფლიო ბანკის წესების მიხედვით, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცესს კოორდინაციას უწევს მსოფლიო ბანკის მისია, რაც მოიცავს როგორც სკრინინგის და სკოპინგის ეტაპებს, ასევე პროექტის სამუშაო ვარიანტების განხილვას და საბოლოო გარემოდაცვითი ზემოქმედების შეფასების შედეგების საჯარო გავრცელებას.

4. კონსულტაციებთან დაკავშირებით: ბანკი A და B კატეგორიის პროექტებისათვის განსაზღვრავს კონსულტაციების ჩატარებას (სულ ცოტა ორი კონსულტაცია A კატეგორიის პროექტებისათვის) და მსესხებლისაგან მოითხოვს შესაბამისი დროის გრაფიკის წარმოდგენას. ღვეანდელ დღემდე საქართველოს კანონმდებლობა ამ საკითხს მხოლოდ მოკლედ განიხილავდა და არ მოიცავდა ინფორმაციას მისი განხორციელების შესაძლებლობების შესახებ. გარემოზე ზემოქმედების შეფასების პროცედურებისა და პირობების შესახებ მთავრობის დადგენილებაში შეტანილი ცვლილებებით განისაზღვრა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესახებ საჯარო კონსულტაციების ჩატარების აუცილებლობა, რაც პროექტის განმახორციელებელს ავალდებულებს (i) ჩაატაროს გარემოზე ზემოქმედების შეფასების შესახებ კონსულტაციები, (ii) გამოაქვეყნოს ინფორმაცია, (iii) მიიღოს შენიშვნები და კომენტარები 45 დღის ვადაში, (iv) მოაწყოს კონსულტაცია ინფორმაციის გამოქვეყნებიდან არაუგვიანეს 60 დღის ვადაში, მოიწვიოს დაინტერესებული პირები და მიუთითოს განცხადებაში კონსულტაციის ადგილის შესახებ.

საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული პროცედურების და მსოფლიო ბანკის წესების შედარების რეზიუმე (ცხრილის სახით).

№	ეტაპი	საქართველოს კანონმდებლობა	მსოფლიო ბანკის წესები
1	სკრინინგი	პროექტის განმხორციელებელი (ან წარმომდგენი) გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან კონსულტაციის პროცესში	პროექტის განმხორციელებელი (ან წარმომდგენი) ბანკთან კონსულტაციის პროცესში
2	სკოპინგი	არ არის მოთხოვნილი. ნებაყოფლობით შეიძლება ჩატარებულ იქნას პროექტის განმხორციელებლის მიერ	სავალდებულო პროცედურა. პროექტის განმხორციელებელი (ან წარმომდგენი) ბანკთან კონსულტაციის პროცესში
3	გზშ-ს პროექტი	მომზადებულ უნდა იქნას კონსულტანტის მიერ გარემოს დაცვის დარგში	მომზადებულ უნდა იქნას პროექტის განმხორციელებლის მიერ გარემოს დაცვითი კონსულტანტის დახმარებით
4	საჯარო განხილვები	გზშ ხელმისაწვდომი უნდა იყოს საჯარო განხილვებისათვის 45 დღის განმავლობაში. სავალდებულოა განცხადება პრესასი და მას-მედიის სხვა საშუალებებით. საჯარო განხილვა უნდა	როგორც მინიმუმ ორი კონსულტაცია A კატეგორიის პროექტებისათვის (სკოპინგის ეტაპზე და გზშ-ს პროექტის განხილვის ეტაპზე). B კატეგორიის პროექტებისათვის საჯარო კონსულტაციები

		მოეწოს არაუგვიანეს 60 დღისა მას-მედის საშუალებით სათანადო განცხადების გაკეთების შემდეგ.	საჭიროა გარემოსდაცვითი შეფასების ან სამენეჯმენტო გეგმების პროექტების განხილვის სტადიაზე ყველა დოკუმენტი ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ქვეყანაში (სათანადო საინფორმაციო რესურსების გამოყენებით) და მსოფლიო ბანკის საინფორმაციო საშუალებების გამოყენებით.
5	გზშ-ს საბოლოო ვარიანტი	საჯარო განხილვებისას მოწოდებული ყველა კომენტარი განხილულ უნდა იქნას და შესაბამისი კორექტივები ან ახსნა-განმარტებები შეტანილ უნდა იქნას გზშ-ს საბოლოო ვარიანტში.	საჯარო განხილვებისას მოწოდებული ყველა კომენტარი განხილულ უნდა იქნას და შესაბამისი კორექტივები ან ახსნა-განმარტებები შეტანილ უნდა იქნას გზშ-ს საბოლოო ვარიანტში.
6	მენეჯმენტის გეგმები	არ არსებობს კონკრეტული მითითება და მოთხოვნა ფორმატის, შინაარსის და გრაფიკის შესახებ.	მოთხოვნილია მონიტორინგის და სამენეჯმენტო გეგმების ჩართვა გზშ-ში და სათანადო ინსტიტუციური ღონისძიებების დასახვა, რაც აუცილებელია გეგმების განხორციელებისათვის.
7	განხილვა და დამტკიცება	გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო	გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო (თუ გზშ მოთხოვნილია ქართული კანონმდებლობით) და მსოფლიო ბანკის თანხმობა
8	გზშ-ს საბოლოო ვარიანტი საჯარო ხელმისაწვდომობა	არ არის მოთხოვნილი	გამოქვეყნება ქვეყნის საინფორმაციო რესურსების მეშვეობით და მსოფლიო ბანკის საინფორმაციო საშუალებების გამოყენებით. (იხ. პ.4).

2.3 გარემოსდაცვითი სკრინინგი

პროექტი “ავტომაგისტრალის ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთის რეაბილიტაცია” შესაძლოა დახასიათებულ იქნას, როგორც “ეროვნული და საერთაშორისო მნიშვნელობის ავტომაგისტრალის მნიშვნელოვანი რეკონსტრუქცია” და, საქმიანობის ტიპის მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, პროექტი საჭიროებს გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას და გარემოსდაცვით ნებართვას, როგორც საქართველოს კანონმდებლობის, ასევე მსოფლიო ბანკის წესების თანახმად. ამავე დროს, თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ პროექტს ანხორციელებს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი ნებართვის აუცილებლობის პირობა არ არის განსაზღვრული ლიცენზიებსა და ნებართვებზე საქართველოს კანონის შესაბამისად (კარი 1, თავი 1, მუხლი 1, ნაწილი 2). ავტომაგისტრალის ალაიანი-იგოეთის სექცია არ არის სენსიტიური და მსოფლიო ბანკის კრიტერიუმებით შეიძლება მისი B კატეგორიისათვის მიკუთვნება. შესაბამისად, მსოფლიო ბანკის მოთხოვნების

დასაკმაყოფილებლად აუცილებელია მომზადდეს ადგილ-სპეციფიური გზშ მასში ჩართული გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმასთან ერთად.

სამშენებლო მასალების მომწოდებელი კომპანიები უნდა საქმიანობდნ საქართველოს კანონმდებლობისა და მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო დოკუმენტებთან შესაბამისობაში. შესაბამისად, ინერტული მასალების კარიერებს უნდა გააჩნდეთ სათანადო ლიცენზიები, ხოლო ასფალტის, ცემენტის და ბეტონის ქარხნებისა და დამაქუცმაცებელი (სამსხვრევი) დანადგარებისათვის აუცილებელია გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა. გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო გასცემს გარემოზე ზემოქმედების ნებართვას ხსენებული ობიექტების საქმიანობაზე შესაბამისი გზშ-ს, ემისიების სტაციონარულ წყაროთა ინვენტარიზაციის და ზღვრულად დასაშვები გამონაფრქვევების ლიმიტების დამტკიცების, და ყველა სხვა დოკუმენტის საფუძველზე, რაც მოთხოვნილია საქართველოს კანონმდებლობით. გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა განსაზღვრავს ყველა იმ აუცილებელ ღონისძიებას, რომელთა გატარება აუცილებელია ობიექტების მშენებლობის და მათი ექსპლოატაციის პროცესში (მაგ. ემისიების კონტროლი, ნარჩენების მართვა და ა.შ.).

3. პროექტის აღწერა

3.1 პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური მიზანშეწონილობა

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა ისეთია, რომ მას უკავია ცენტრალური მდებარეობა, აღმოსავლეთ-დასავლეთის (შავი და კასპიის ზღვები) და ჩრდილოეთ-სამხრეთის (რუსეთსა და თურქეთს შორის) მიმართულებით სატრანზიტო გადაზიდვებისას, საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობები მეზობელ ქვეყნებთან მისი ეკონომიკის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მახასიათებელს წარმოადგენს საქართველოს მთავრობამ (რომელიც თავისი მოვალეობის შესრულებას შეუდგა 2003 წლის ვარდების რევოლუციის შემდეგ) მთავარ პრიორიტეტად დაისახა 1990 წლის შემდეგ საგრძნობლად გაუარესებული, ქვეყნის სატრანსპორტო, ენერგეტიკის და სასოფლო სამეურნეო ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია. კარგად აცნობიერებდა რა ინფრასტრუქტურის მნიშვნელობას ქვეყნის მდგრადი ეკონომიკური განვითარების უზრუნველყოფის საქმეში, მთავრობამ შეძლო მიეღწია ინვესტიციების საგრძნობი ზრდისთვის ხსენებულ დარგებში.

ხელისუფლების მიერ ბოლო წლებში განხორციელებული ეკონომიკური რეფორმის წყალობით მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა ქვეყნის ეკონომიკური მაჩვენებლები. ეკონომიკური მაჩვენებლების ზრდის ტემპი მაღალი იყო წარმოების, მშენებლობის, ტრანსპორტისა და ტელეკომუნიკაციების სფეროში. ტრანსპორტის სექტორის წილი ქვეყნის ეკონომიკაში შეადგენს 10%. ზრდის მაჩვენებლები ამ დარგისათვის შეადგენს 5.5%-ს. 2004 წლისათვის საავტომობილო გადაზიდვები შეადგენდნენ ტვირთების საერთო გადაზიდვის მაჩვენებლების 60%.

მთავრობის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტია ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის ზრდა აღმოსავლეთ-დასავლეთი დერეფნის სატრანზიტო მომსახურების საქმეში. მთავრობას ესმის, რომ ამ დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალი მთლიანად არ არის გამოყენებული, ამიტომ გადაწყდა თურქეთის საზღვრიდან, სარფიდან, აზერბაიჯანის საზღვართან, კერძოდ ე.წ. წითელი ხიდთან დამაკავშირებელი გზის მოდერნიზაცია.

2003-2004 წლებში „ლუი ბერჟეს ჯგუფის“ და საქართველოს საძიებო, საპროექტო ინსტიტუტ „ტრანსპროექტის“ მიერ ჩატარდა ტასისის მიერ დაფინანსებული, კავკასიის გზების რეაბილიტაციის შესაძლებლობის შესწავლა. ამან უზრუნველყო რეაბილიტაციის პროექტი მნიშვნელოვანი მონაცემებით არსებული გზის შესახებ და აგრეთვე შესაძლო „ონლაინ“ (ანუ მოძრაობის გაუჩერებლად) მოდერნიზაციის სტრატეგიით, ასევე დამატებით, ურბანული ცენტრების გარშემოვლითი გზების ვარიანტით, რაც ტრანსპორტის შესაძლო ჭარბ ნაკადს განტვირთავს და შეამცირებს საფრთხეებს, რაც არსებობს დასახლებულ ადგილებში, რომლებიც ჯერ კიდევ იკვეთება არსებული M27 გზით.

აღმოსავლეთ-დასავლეთის კორიდორის გაუმჯობესებასთან დაკავშირებით საქართველოს მთავრობის ინტერესის შესაბამისად, სათანადო ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების ანგარიში მომზადებულ იქნა შპს „ატკინს კონსულტანტს“-ის მიერ 2005 წელს. ეს ანგარიში ითვალისწინებს ბევრ იმ მონაცემებს, რაც ზემოთ ნახსენები, „ლუის ბერგერის ჯგუფის“ მიერ

ჩატარებული შესწავლით იქნა მოპოვებული. ამ შესწავლის დასკვნაში ვკითხულობთ: „ზოგადი სოციალურ-ეკონომიკური ეფექტი, რომელიც მოჰყვება შემოთავაზებული მოდერნიზაციის პროექტის განხორციელებას, იქნება ქვეყნის მოსახლეობის სართო ცხოვრების დონის და მისი შემოსავლების ზრდა. ძირითადი საერთო ეროვნული სარგებელი არის მთავარი სატრანსპორტო არტერიის ხარისხის გაუმჯობესება, რაც დადებითად აისახება ეროვნულ ეკონომიკასა და ინფრასტრუქტურაზე. ის გაზრდის მთავრობის შემოსავლებს სატრანსპორტო გადასახადების ხარჯზე, რამაც სავსებით შესაძლებელია სოციალური სამსახურების საქმიანობის გაუმჯობესება გამოიწვიოს. ადგილობრივი მუშახელის გამოყენება ავტომაგისტრალთან შეხებაში მყოფ ადგილობრივი ეკონომიკის დარგებში მეტ სახსრებს მოიზიდავს”.

2005 წლის 15 სექტემბერს საბჭომ დაამტკიცა 2006-2009 წლების საქართველოს პარტნიორული სტრატეგია (CPS ანგარიში 33295-GE). საქართველოს პარტნიორული სტრატეგიის უმთავრესი მიზანია შემოსავლების და დასაქმების ზრდა. მთავრობამ თხოვნით მიმართა მსოფლიო ბანკთან ასოცირებულ **საერთაშორისო განვითარების ასოციაციას (სგა)** აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის მოდერნიზაციის მხარდასაჭერად. სგა -ს 143 მლნ. აშშ დოლარის ოთხწლიანი პაკეტიდან გამოიყო 60 მლნ. აშშ დოლარი.

პროექტი ითვალისწინებს E-60 აღმოსავლეთ-დასავლეთი მაგისტრალის მოდერნიზაციას ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთზე 2-ზოლიანიდან 4-ზოლიანამდე, ორი ცალკე სავალი ნაწილით (თითოეული მათგანი იქნება ორ-ზოლიანი), ცენტრალური გამყოფი ნაწილით და მისასვლელი გზების სრული კონტროლით, ტრანსევროპული საავტომობილო გზის სტანდარტების (ტსგ) შესაბამისად. ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთი ლოკალიზებულია 42+375 კმ და 79+200 კმ შორის და კვეთს კასპისა და გორის რაიონებს. პროექტის გასახორციელებლად ავტომაგისტრალის ეს მონაკვეთი გაყოფილია სამ სექციად:

1. სექცია - ალაიანი –იგოეთი 42+375 - 54+600კმ
2. სექცია – იგოეთის გზის ასაქცევი 54+600 - 58+800კმ
3. სექცია - იგოეთი სვენეთი 58+800 - 79+200 კმ

80-იან წლებში გათვალისწინებული იყო გზის 4-ზოლიანამდე მოდერნიზაცია, დაიწყო კიდევ წყალგამტარებთან, საყრდენ კედლებთან და ხიდებთან დაკავშირებული ზოგიერთი სამუშაო, განსაკუთრებით ეს ეხება იგოეთის გარშემოვლით გზას. სგდ ფლობს არსებული ავტომაგისტრალის ორივე მხარეს მიმდებარე მიწის ნაკვეთებს და არსებული 2-ხაზიანი გზის მოდერნიზაცია 4 ხაზიანად შესაძლებელია მოხერხდეს ძირითადად არსებული განთვისების ზოლის ფარგლებში. მხოლოდ იგოეთის მახლობლობაში იქნება აუცილებელი გზის ახალი მონაკვეთის მშენებლობა ორი ხიდით ხევსა და მდინარეზე.

აღმოსავლეთ-დასავლეთი მაგისტრალის მოდერნიზაცია ალაიანი-სვენეთის მონაკვეთზე 2-ზოლიანიდან 4-ზოლიანამდე დაფინანსდება საერთაშორისო განვითარების ასოციაციის (სგა) კრედიტით. შესაბამისად, პროექტის განხორციელებისას მთავრობამ უნდა დააკმაყოფილოს სგა-ს სტანდარტული მოთხოვნები, მათ შორის ოფიციალური კვლევების და შესწავლის ჩათვლით, იმისათვის, რომ დადასტურდეს ინვესტიციის ტექნიკური, ფინანსური, გარემოდაცვითი და სოციალური მიზანშეწონილობა. პროექტი ექვემდებარება OP/BP 4.01-ს (გარემოდაცვითი შეფასება) და OP/BP 4.12-ს (საცხოვრისის იძულებითი შეცვლა). „უსაფრთხოების პოლიტიკის“ მოთხოვნები განხილულია

წინამდებარე გზშ-ს პარაგრაფ 2.2-ში, როგორც IPF-ის ნაწილი, რომელიც თანდართულია დანართ 2-ის სახით.

3.2 საავტომობილო მოძრაობის არსებული ინტენსივობა და სამომავლო პროგნოზები

უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, მოძრაობის ინტენსივობის შეფასებისას გამოყენებულ იქნა მოძრაობაზე დაკვირვებანი ტრასის ყველაზე დატვირთულ უბნებზე – იგოეთთან. 3.2.1 ცხრილში გათვალისწინებულია მგზავრების გადაყვანასთან დაკავშირებული საავტომობილო მოძრაობა, ხოლო ცხრილ 3.2.2 – ში მძიმე სამშენებლო ტექნიკის და ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო ნაკადები.

ცხრ.. 3.2.1 სამგზავრო ტრანსპორტის ინტენსივობის პროგნოზი (ავტომობილი/დღეღამეში ორივე მიმართულებით)

წლები	აღმოსავლეთი			იგოეთის შემოვლითი გზა			იგოეთი-გორი		
	მსუბუქი ავტომობ.	მინი ავტობ.	დიდი ავტობ.	მსუბუქი ავტომობ.	მინი ავტობ.	დიდი ავტობ.	მსუბუქი ავტომობ.	მინი ავტობ.	დიდი ავტობ.
2006	6,183	2,578	222	6,286	2,410	205	6,134	2,280	180
2007	6,844	2,512	224	6,942	2,352	207	6,766	2,225	183
2008	7,504	2,425	224	7,594	2,273	207	7,394	2,151	183
2009	8,189	2,330	222	8,269	2,187	207	8,043	2,070	184
2010	8,937	2,239	221	9,004	2,103	206	8,748	1,992	184
2011	9,706	2,141	219	9,758	2,014	204	9,469	1,907	183
2012	10,542	2,047	217	10,575	1,928	203	10,251	1,826	182
2013	11,450	1,957	215	11,460	1,846	201	11,096	1,749	181
2014	12,436	1,872	213	12,419	1,768	200	12,012	1,675	180
2015	13,508	1,790	211	13,459	1,692	198	13,003	1,604	179
2016	14,734	1,719	210	14,648	1,627	197	14,136	1,542	179
2017	16,072	1,651	209	15,943	1,565	197	15,369	1,483	179
2018	17,532	1,585	208	17,352	1,505	196	16,709	1,427	179
2019	19,124	1,522	207	18,886	1,447	195	18,165	1,372	179
2020	20,861	1,462	206	20,555	1,391	195	19,749	1,320	179
2021	22,646	1,397	204	22,264	1,331	193	21,368	1,263	178
2022	24,584	1,335	202	24,116	1,274	191	23,119	1,209	177
2023	26,688	1,276	200	26,121	1,219	190	25,013	1,157	176
2024	28,971	1,220	198	28,293	1,167	188	27,063	1,107	176
2025	31,451	1,166	196	30,646	1,116	187	29,281	1,060	175
2026	33,977	1,109	193	33,034	1,063	184	31,528	1,009	173
2027	36,706	1,055	190	35,608	1,012	182	33,947	962	171
2028	39,655	1,003	187	38,382	964	180	36,551	916	170
2029	42,840	954	184	41,373	918	177	39,356	872	168
2030	46,281	907	181	44,597	874	175	42,375	831	166

ცხრილი. 3.2.2 იგოეთის უბანი: ჯამური სატვირთო გადაზიდვები (ავტომობილი/დღეღამეში ორივე მიმართულებით)

წლები	მცირე სატვირთო	საშუალო სატვირთო	დიდი სატვირთო	გადაბმული	ჯამური
2006	379	348	427	72	1,225
2007	391	359	452	76	1,279
2008	401	368	475	80	1,324
2009	408	375	497	84	1,364
2010	416	382	519	88	1,405
2011	422	387	536	92	1,437
2012	428	392	554	95	1,469

2013	433	397	572	99	1,501
2014	439	402	591	103	1,534
2015	444	407	611	107	1,568
2016	452	413	631	111	1,608
2017	459	420	653	116	1,648
2018	467	427	675	120	1,689
2019	474	433	698	125	1,731
2020	482	440	722	130	1,774
2021	487	444	743	135	1,810
2022	492	449	766	140	1,847
2023	497	453	788	145	1,884
2024	502	458	812	151	1,922
2025	507	462	836	156	1,961
2026	509	464	858	161	1,993
2027	511	466	881	167	2,025
2028	514	467	905	172	2,058
2029	516	469	929	178	2,092
2030	518	470	954	184	2,126

3.3 ტექნიკური პროექტი და გამოყენებული სტანდარტები

E-60 ავტომაგისტრალის აღიანაი-იგოეთის მონაკვეთი სტანდარტული მახასიათებლების მქონე 2-ზოლიან გზატკეცილს წარმოადგენს. ამ გზის 4-ზოლიანამდე რეკონსტრუირება მოცემული პროექტის მიზანს შეადგენს. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის (სგდ) მიერ საბოლოოდ მიღებულია გადაწყვეტილება ააშენოს ცალმხრივი მიმართულების ახალი სავალი ნაწილი და არსებული გზა გამოიყენებულ იქნას მეორე მიმართულების სავალ ნაწილად.

3.3.1 ზოგადი ტექნიკური მოთხოვნები (ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მიხედვით)

შემოთავაზებული მოდერნიზაციის პროექტი ეფუძნება ტრანსევროპული საავტომობილო გზის სტანდარტს (ტსგ). ეს სტანდარტები ეხება ისეთ ავტომაგისტრალებს რომელთაც :

- სპეციალურად დაპროექტდება და აშენდება საავტომობილო ტრანსპორტის სამოძრაოდ და არ ემსახურება მოსაზღვრე საკუთრებების ინტერესებს;
- აქვს, გარდა სპეციალური ადგილებისა ან დროებითი გამონაკლისისა, დამოუკიდებელი სავალი ნაწილი ტრანსპორტის ორი მიმართულებით მოძრაობისთვის, რომლებიც გამოყოფილია ერთმანეთისაგან გამყოფი ზოლით (სარეზერვო ზოლი) რომელიც ტრანსპორტის სამოძრაოდ არ არის განკუთვნილი ან, გამონაკლის შემთხვევებში, სხვა საშუალებებით;
- არ გადაკვეთს ერთ დონეზე ნებისმიერ გზას, რკინიგზას, ტრამვაის ხაზს ან ფეხით მოსიარულეთა ბილიკს;
- იმ მიზნით, რომ დაკმაყოფილდეს ტსგ სტანდარტები ახალი გარშემოვლითი მონაკვეთები ისეა გათვალისწინებული, რომ მათ დასახლებული ადგილებს გვერდი აუარონ.

მოსალოდნელი სატრანსპორტო ნაკადის ინტენსივობის გათვალისწინებით საავტომობილო გზის შემდეგი საპროექტო გადაწყვეტაა შემოთავაზებული: ორი

საპირისპირო მიმართულების სავალი ნაწილი, თითოეული ორზოლიანი (2x2), ცენტრალური სარეზერვო ზოლით და მისასვლელის სრული კონტროლით. სამოძრაო ზოლები უნდა იყოს 3.75მ სიგანის. პორიზონტალური და ვერტიკალური პროფილი ისეთი უნდა იყოს, რომ გზის მომხმარებელს თვალში არ ხედებოდეს გაუმართლებელი წყვეტა, ტრასის გაყოლებით მდებარე კრიტიკული ადგილების შესახებ დროული გაფრთხილება უნდა არსებობდეს, განსაკუთრებით ეს ეხება სატრანსპორტო კვანძების თვალსაწიერს, რომ შესაძლებელი გახდეს საჭირო მანევრის შესრულება. TEM სტანდარტებთან შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად, ახალი შემოვლითი გზებია შემოთავაზებული დასახლებული პუნქტების გვერდის ასავლელად

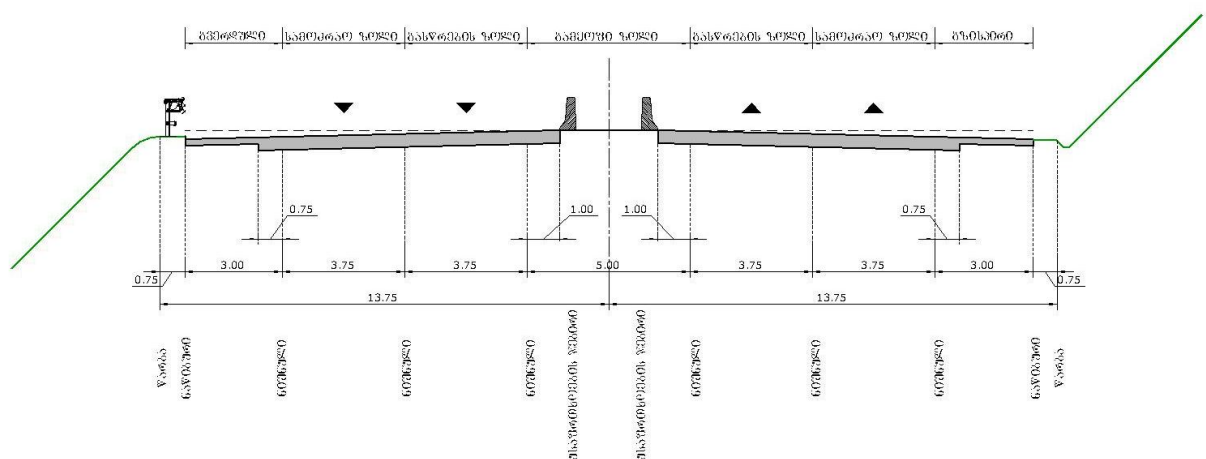
მიზანშეწონილობის შესწავლის ამ დებულებებზე და საერთაშორისო სტანდარტებზე დაყრდნობით, საქართველოს მთავრობამ განსაზღვრა გზისთვის საჭირო მახასიათებლები.

3.3.2 ავტომაგისტრალის ტექნიკური მახასიათებლები შემოთავაზებული მთავრობის მიერ.

სარეკონსტრუქციო გზის შემოთავაზებული მახასიათებლები შემდეგია:

განივი კვეთი: სტანდარტული განივი პროფილი შემდეგნაირად იქნება დაპროექტებული: (i) სავალი ნაწილის სიგანე 7.5 მ, ორი ზოლით, თითოეული 3.75 მ, (ii) გვერდი 3.75 მ მათ შორის (ა) გვერდული 3 მ, რომლის 0.75მ მარჯვენა ზოლზე არსებული საფარის მსგავსი კონსტრუქციის ფენილით დაიფარება (მასზე შეიძლება განთავსდეს დამცველი ზოლი, სავალი ნაწილის გზის გვერდითი ნაწილისგან განსაცალკევებლად. ამ დამცავ ზოლში მოიაზრება ე.წ. სანჯღრევი ზოლი), ხოლო 2.25მ მსუბუქი კონსტრუქციის იქნება, (ბ) 0.75 მ ბერმა; (iii) მარცხენა გვერდულის ხისტი ზოლი: 1მ სიგანით; (iv) გამყოფი ზოლი: არანაკლებ 3მ-ის სიგანით და ზღუდარებით სატრანსპორტო ნაკადის ფიზიკურად განსაცალკევებლად. შუა ზოლზე შეიძლება განთავსდეს საგზაო ნიშნების საყრდენები, დრენაჟი, ხიდის ბურჯები და ლანდშაფტური ელემენტები.

ფრმაბი (ორზოლიანი სავალი ნაწილის განივი კვეთი) კრილსა და ზრემზა



გზის ღერძი და პროფილი

მინიმალური რადიუსი სწორი ზედაპირის მქონე ადგილმდებარეობისთვის იქნება 600 მეტრი. ვირაჟისთვის მაქსიმალური ქანობია 6%, ხოლო მინიმალური - 2%. რაც შეეხება გრძივ პროფილს, მაქსიმალური ქანობი იქნება 5%, მინიმალური რადიუსი ჩაზნექილი მრუდის ყველაზე დაბალი ნიშნულისთვის იქნება 5,000 მ ხოლო მინიმალური რადიუსი ამოზნექილი მრუდის ყველაზე მაღალი ნიშნულისთვის - 15,000 მ.

გეომეტრიული ელემენტები მრუდების და სწორების სახით დაკავშირებული იქნება კლოტოიდური ელემენტებით ოპტიკური პარამეტრების შესაბამისად. შემოთავაზებული საპროექტო სიჩქარე იქნება 120კმ/სთ.

ზღუდარები

ზღუდარები მოეწეობა მარჯვენა მხარეს იმ შემთხვევაში, თუ ადგილი ექნება ქვემოთ მოყვანილ ერთ ან რამდენიმე გარემოებას: (i) 3მ-ზე მეტი სიმაღლის ყრილი, (iii) გზის ღერძის რადიუსი 1.5-ჯერ ნაკლები იქნება მინიმალურ დასაშვებზე, (iii) მოუწესრიგებელი მისასვლელის შეზღუდვის საჭიროება (ამ შემთხვევაში ბეტონის ზღუდარები შეიძლება მოეწეოს ურბანულ ზონებში), (iv) უსაფრთხოების ზონაში - ე.ი. სავალი ნაწილიდან მარჯვნივ 8.5 მ-ის ფარგლებში, დაბრკოლებების არსებობა. რაც შეეხება ზღუდარებს გამყოფ ზოლში, მათი მოწყობა აუცილებელი იქნება იქ, სადაც სატრანსპორტო ნაკადები 10 მ-ზე ნაკლებით არიან ერთმანეთისაგან დაშორებული. დამპროექტებელმა უნდა იგულისხმოს ერთი, ან ორი-ბეტონის ან ფოლადის- გამყოფისაგან შემდგარი სისტემა, რომელიც პირველ რიგში უსაფრთხოების მოთხოვნები უნდა დააკმაყოფილოს, მაგრამ, გარდა ამისა, თავსებადი იქნება სადრენაჟო სისტემის მოთხოვნებთან (განსაკუთრებით ვირაჟიან ადგილებში, სადაც ფოლადის ზღუდარებს უპირატესობა გააჩნიათ ბეტონთან შედარებით, რადგან მათი, ანუ ფოლადის ზღუდარების მოწყობა დრენაჟისთვის უკეთეს პირობებს გულისხმობს).

ხიდის ვერტიკალური კლირენსი

ხიდის ვერტიკალური კლირენსი (გაბარიტი) ყველა მიწისზედა გადასასვლელისთვის 5 მ იქნება. მიწისქვედა გადასასვლელისთვის კლირენსი იქნება 5-დან 2.4 მ-დე, მოძრაობის სახეობის შესაბამისად. მიწისქვეშა გადასასვლელის კლირენსი საგზაო დეპარტამენტის მიერ უნდა დამტკიცდეს წინასწარი პროექტირების სტადიაში, კონსულტანტის წინადადება კლირენსი იყოს 5 მეტრი ტრანსპორტისთვის და 2.4 მეტრი - ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელისთვის.

გზის საფარი

გზის არსებული საფარის რეაბილიტაცია მოხდება სპეციალური პროგრამის შესაბამისად, რომელიც წარმოდგენილია ტექნიკური საპროექტო დოკუმენტაციის გეოტექნიკურ ნაწილში.

სატრანსპორტო მოძრაობა და მშენებლობა

მშენებლობა ნაგარაუდევია მიმდინარეობდეს სატრანსპორტო მოძრაობის შეწყვეტის გარეშე (პარალელურად). ტრასის ძირითადი ნაწილისთვის, ახალი მაგისტრალის მშენებლობა გულისხმობს არსებული გზის რეაბილიტაციას და მის გამოყენებას ამ ახალი ინფრასტრუქტურის ერთ-ერთ სავალ ნაწილად.

ამ შემთხვევაში მშენებლობა უნდა დაიყოს ორ ფაზად:

1 ფაზა: ახალი სავალი ნაწილის მოწყობა;

2 ფაზა: სატრანსპორტო ნაკადის გადატანა უკვე მოწყობილ სავალ ნაწილზე და არსებული გზის რეაბილიტაცია.

მშენებლობის პროცესის ორ ფაზად ორგანიზაციის აუცილებლობა დაკავშირებულია მშენებლობის დროის და, შესაბამისად, ხარჯების გარკვეულ ზრდასთან, რისი თავიდან აცილებაც შეუძლებელია, რადგან ავტომაგისტრალის ერთდროულად ორივე სავალ ნაწილზე სამუშაოები ვერ განხორციელდება მოძრაობის შეწყვეტის გარეშე.