

პროექტის დასაბუთება

არსებული გზის მდგომარეობა

1. რატომ არის აუცილებელი ქვეშეთი-კობის გზის მშენებლობა?

ქვეშეთისა და კობის დამაკავშირებელი არსებული 35 კილომეტრიანი გზა არ არის უსაფრთხო და არ შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. მას აქვს არაადეკვატური ჰორიზონტალური და ვერტიკალური განშლადობა; ამ გზაზე მრავლადაა 1, 370 მეტრიდან 2, 200 მეტრამდე სიმაღლის მკვეთრი მოსახვევები. მათი გაწმენდა-შეკეთება ზამთრის პერიოდში საკმაოდ რთულია და ამიტომ, გზა, ყოველწლიურად, ხანგრძლივი პერიოდით იკეტება. არსებული გზა სამგზავროდ საშიშია. 2012-2017 წლებში აღრიცხული საავარიო შემთხვევებიდან ექვსი სასიკვდილო შედეგით და 89 სერიოზული დაზიანებებით დასრულდა. ახალი შემოვლითი გზა და ქვეშეთისა და კობის დამაკავშირებელი გვირაბი უფრო მეტი და უსაფრთხო გამავლობის იქნება და მთელი წლის განმავლობაში გახსნილი იქნება.

2. გახდება თუ არა ახალი გზა საერთაშორისო სტრანზიტო დერეფანი?

დიახ. ეს დერეფანი, რომელიც სამხრეთსა და ჩრდილოეთს დააკავშირებს ერთმანეთთან, გახდება სასიცოცხლო მნიშვნელობის სტრანსპორტო და სავაჭრო ქსელი, რომელიც ერთმანეთთან დააკავშირებს სომხეთსა და რუსეთს საქართველოს გავლით. გარდა ამისა, ის იქნება მნიშვნელოვანი საერთაშორისო ვაჭრობის თვალსაზრისით შავი ზღვისა და და კასპიის ზღვის ქვეყნებს შორის. ამასთან, ის დიდ როლს შეასრულებს საქართველოს მსოფლიო ბაზარზე ხელმისაწვდომობის და სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ქვეშეთი-კობის დამაკავშირებელი ახალი გზა წარმოადგენს მნიშვნელოვან კომპონენტს მზარდ საერთაშორისო სტრანსპორტო ქსელში.

ახალი გზის უპირატესობები

3. როგორ შეუწყობს ახალი გზა ხელს საქართველოს ეკონომიკის განვითარებას?

სამხრეთისა და ჩრდილოეთის დამაკავშირებელი საგზაო დერეფნის მშენებლობა საქართველოსთვის პრიორიტეტულია. მაგისტრალის დაბალი გამტარუნარიანობა აფერხებს ადგილობრივი ეკონომიკის განვითარებას, რომელშიც შედის ადგილობრივი ტურიზმი და სოფლისმეურნეობა. არსებული გზა ვერ პასუხობს გაზრდილ სტრანსპორტო მოთხოვნებს და ხელს უშლის ტურიზმის პოტენციალის ზრდას ამ რეგიონში.

ახალი გზა და გვირაბი გააფართოვებს რუსეთიდან სამხრეთით და თბილისიდან ჩრდილოეთით მიმავალი ტურისტების რაოდენობის ზრდის შესაძლებლობებს.

4. რამდენად შემცირდება მგზავრობის დრო და უბედური შემთხვევების რიცხვი?

ამჟამად გზის გამტარუნარიანობა არ შეესაბამება ტრანსპორტის მოძრაობის მოცულობას (3-4 ათასი ავტომობილი დღეში - მათ შორის 70% მსუბუქი და 30% - სატვირთო ავტომობილი), რაც იწვევს მაგისტრალის გადატვირთვას, ჰაერის დაბინძურებას გამონაბოლქვისგან და ავტოსაგზაო შემთხვევებს.

მოდრაობა 35%-მდე ფერხდება და, პროგნოზით, ეს მაჩვენებელი გაორმაგდება მომდევნო 15 წელიწადში. ამასთან ერთად, თანამედროვე ტიპის სატვირთო მანქანებს ამ გზაზე ერთდროულად გავლა არ შეუძლიათ არსებული გვირაბის ზომების გამო. არსებული გზა არაადექვატურია რეგიონისთვის დამახასიათებელი ამინდის პირობებისთვის, რის გამოც ის ზამთრის სეზონზე ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში დაკეტილია. ახალი გზა და გვირაბი გააუმჯობესებს მოძრობის უსაფრთხოებას და შეამცირებს გამონაბოლქვის დაგროვების დონესა და უბედური შემთხვევების რაოდენობას.

5. იქნება თუ არა ახალი გზა გახსნილი მთელი წლის განმავლობაში?
დიახ.

6. რა სარგებელს მოუტანს ახალი გზა კონკრეტულ რეგიონს?
იმის გამო, რომ ზამთრის თვეებში გზა დაკეტილია, ადგილობრივი მოსახლეობის დიდი ნაწილი მოწყვეტილია გარესამყაროს და ხელი არ მიუწვდება ეკონომიკურ და სოციალურ სერვისებზე. ზოგიერთი რაიონი და სოფელი წელიწადში ოთხი თვის განმავლობაში ჭარბი თოვლიანობით გამოირჩევა და ადგილობრივ მოსახლეობას ამ ხნის განმავლობაში ან სოფლის დატოვება ან პირიქით, სოფლებში ჩარჩენა უწევთ, რაც იმას ნიშნავს, რომ ადგილობრივი მოსახლეობა ამ დროს გაჭირვების პირისპირ რჩება. ბავშვები მოწყვეტილი არიან სკოლებსა და სამედიცინო ცენტრებს. შემოვლითი გზა საშუალებას მისცემს სოფლის მოსახლეობას, შეუფერხებლად ისარგებლონ ყველა ეკონომიკური და სოციალური სერვისით მთელი წლის განმავლობაში.

7. რა გავლენას მოახდენს ახალი გზისა და გვირაბის პროექტის განხორციელება მოსახლეობის საცხოვრებელ პირობებზე?
მთავარი გზისადმი მისადგომი გზების ნაკლებობა და რეგიონის სოფლებსა თუ პატარა ქალაქებში რეგულარულ მარშრუტზე მავალი საზოგადოებრივ ტრანსპორტის არარსებობა ხელს უშლის ადგილობრივი მოსახლეობის დასაქმებას. ახალი, გაუმჯობესებული გზები გაზრდის ვაჭრობის შესაძლებლობას, განვითარდება ტურისტული ბიზნესი, გაიზრდება ადგილობრივი მოსახლეობის ბაზრებთან და სოციალურ სერვისებთან ხელმისაწვდომობა და ადგილობრივ თემს ეკონომიკური საქმიანობის დაწყების სტიმულს მისცემს.
მოკლევადიან პერსპექტივაში აღნიშნული პროექტი წვლილს შეიტანს სიღარიბის დაძლევის საქმეში იმ თვალსაზრით, რომ ადგილობრივი მოსახლეობა დასაქმდება როგორც გზის მშენებლობის, ისე მისი ფუნქციონირებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოწყობის პროცესში.
ახალი გზისა და გვირაბის მშენებლობის პროექტი, ასევე, ხელს შეუწყობს გუდაურის კურორტის განვითარებას, რაც იმას ნიშნავს, რომ დამსვენებლები და ადგილობრივები ბევრად უფრო სწრაფად ჩავლენ ადგილზე. გუდაურის განვითარება ბიძგს მისცემს უფრო ფართო არეალის გამოცოცხლებას, მათ შორის იგულისხმება ხადას ხეობაც.

8. გახდის თუ არა ახალი შემოვლითი გზა მგ ზავრობას უსაფრთხოს?
გზის განათების, ფეხით მოსიარულეთა გადასასვლელების და საგზაო ნიშნების არ არსებობა დიდი რისკის წინაშე აყენებს ადგილობრივ მოსახლეობას. პროექტი ამ პრობლემების მოგვარებასაც მოიცავს და იმ რისკების შემცირებასაც, რაც გამოწვეულია მძიმე ტვირთის გადამტანი სატვირთო მანქანების მოძრაობით გუდაურისა და სხვა დასახლებული ტერიტორიების გავლით.

პროექტის აღწერა

პროექტის სტატუსი

1. რა ფაზაშია პროექტი ამჟამად?

პროექტი ამჟამად მომზადების და შესყიდვითი საქმიანობის ფაზაშია.

2. როდის დაიწყება მშენებლობა?

გუდაურის გვირაბის მშენებლობა, სავარაუდოდ, 2019 წლის ბოლოს დაიწყება და 2023 წლისთვის დასრულდება. შემოვლითი გზა, ასევე 2019 წლის ბოლოს უნდა დაიწყოს და 2022 წლის ბოლოსთვის დასრულდეს.

3. შერჩეულია თუ არა უკვე სამშენებლო კომპანია?

გუდაურის გვირაბისთვის (ლოტი 1) და შემოვლითი გზისთვის (ლოტი 2) სამშენებლო კომპანიები შერჩეული ჯერ არ არის. ტენდერები, სავარაუდოდ, 2018 წლის ბოლოსთვის გამოცხადდება.

4. როგორ შეირჩევა სამშენებლო კომპანიები?

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, აზიის განვითარების ბანკის (აგბ) შესყიდვების პოლიტიკისა და რეგულაციების შესაბამისად და საერთაშორისო საკონკურსო ტენდერების საშუალებით, შეარჩევს სამშენებლო კომპანიებს. ტენდერში მონაწილე კომპანიები ვალდებული არიან, დაასაბუთონ, რომ მათ შეუძლიათ უპასუხონ სათანადო ტექნიკურ და ფინანსურ მოთხოვნებს.

პროექტის მოთხოვნები და მოცულობა

5. რა სიგრძის იქნება შემოთავაზებული გზა და გვირაბი?

ახალი შემოვლითი გზა მოცემულ პროექტში 23 კილომეტრის სიგრძისაა, რაც არსებულ გზაზე 12 კილომეტრით მოკლეა. გზა ასფალტირებულია და ორივე მიმართულებით ერთი ზოლისგან შედგება. ამას ემატება ერთი ამაღლებული გზატკეცილი სატვირთო ტრანსპორტისთვის. გზა უნდა შეესაბამებოდეს 80 კმ/სთ სიჩქარის გამავლობის სტანდარტებს. გვირაბის მშენებლობა ევროკავშირის სტანდარტებს უნდა შეესაბამებოდეს და ითვალისწინებდეს ზვავის არსებობის რისკს შესაბამის ადგილებში.

გზაზე გაიჭრება 5 გვირაბი, რომელთა მთლიანი სიგრძე 10,5 კილომეტრს შეადგენს. მათ შორის ყველაზე გრძელი გვირაბი 9 კილომეტრის სიგრძის უნდა იყოს და ის საქართველოში არსებულ გვირებებს შორის ყველაზე გრძელი იქნება.

6. რა მეთოდით გაიჭრება გვირაბები?

მთავარი გვირაბის გასაჭრელად გამოყენებული იქნება გვირაბმჭრელი მანქანა (TBM). სათანადო გვირაბი გაიჭრება ახალი ავსტრიული გვირაბის გაჭრის მეთოდით (NATM).

7. იქნება თუ არა განათება ახალ გზას?

დიახ.

8. გაკეთდება თუ არა გადასასვლელები გზაზე ან გზის ქვემოთ?

დიახ. საფეხმავლო გადასასვლელები მოცემული პროექტის განუყოფელი ნაწილია.

9. შემოთავაზებული გზის რა ალტერნატივები იქნა განხილული და რატომ ითქვა უარი მათზე?

გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (გზშ) ღონისძიებების ფარგლებში, საქართველოს ხელისუფლება, აზიის განვითარების ბანკის (აგბ) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) მხარდაჭერით, სისტემატურად აწარმოებდა პროექტის დასაშვები ალტერნატივების, განსხვავებული ლოკაციების, ტექნოლოგიის, დიზაინის და ფუნქციონირების მეთოდების მოძიება-განხილვას. თითოეული ალტერნატივა განხილული იქნა ყველა ჭრილში, იქნებოდა ეს შემარბილებელი ღონისძიებების მიზანშეწონილობა თუ განხორციელების სირთულე, კაპიტალდაბანდების მოცულობა თუ განმეორებითი შეკეთების შესაძლებლობა, ადგილობრივი პირობები თუ მათთან შესაბამისობა, და რასაკვირველია, ზემოქმედება დასახლებებზე ბუნებრივი და სოციალური გარემოს გათვალისწინებით და რეგიონში არსებული კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის კუთხით.

10. ითვალისწინებს თუ არა საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ახლომავლო სოფლების ქვეშეთი-კობის გზის მონაკვეთთან დაკავშირებას?

მოცემული პროექტის განხორციელების მიზანი არ არის მხოლოდ შემოვლითი გზის და გვირაბის მშენებლობა. პროექტი ასევე მოიცავს ახალი ადგილობრივი გზების მშენებლობას, არსებული ძველი სოფლის გზების განახლებას და, ამგვარად, ახალი სატრანსპორტო ქსელის შექმნას. ასეთი სატრანსპორტო ქსელი ერთმანეთთან დააკავშირებს დასახლებებს, სოფლებსა და პატარა ქალაქებს და ასევე, ყველას ერთად დააკავშირებს დიდ ბაზრებთან, სოციალურ სამსახურებთან და გაუჩნდებათ უკეთესი ეკონომიკური შესაძლებლობები.

11. საფეხმავლო გზებს თუ ითვალისწინებთ, რათა ადგილობრივებმა მეზობელ დასახლებებში სიარული შეძლონ?

ახალი გზა ისეა დაგეგმილი, რომ ის შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. გზატკეცილზე ფეხით სიარული არ შეიძლება, მაგრამ გზის გასწვრივ აუცილებლად იქნება უსაფრთხო საფეხმავლო გადასასვლელები და ბილიკები.

12. ქვეშეთის მოსახლეობას სურს, რომ გზა მდინარის მეორე მხარეს აშენდეს. არის თუ არა ეს შესაძლებელი?

არსებობს რამდენიმე ტექნიკური და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკითხი, რის გამოც ეს არ არის შესაძლებელი. მთავარი მიზეზი კი მდინარის მეორე მხარეს არსებული ფერდობია, რომლის გამაგრება რთულია და თუ გზას იმ მხარეს ავაშენებთ, ჩვენ მას ფერდობიდან ჩამოსული ნაშაღის არსებობის მუდმივი რისკის ქვეშ დავაყენებთ.

13. ხომ არ არის იმის საშიშროება, რომ მშენებლობის დროს, შესაძლოა, დაზიანდეს წყალგაყვანილობა, ან სხვა ტიპის მნიშვნელოვანი კომუნიკაციები ?

კონტრაქტორის მიერ შესასრულებელი სამუშაოს ერთ-ერთი მთავარი პირობაა, წინასწარ განსაზღვროს ყველანაირი კომუნიკაციის ადგილმდებარეობა და ადგილობრივ დასახლებებს, ასევე, წინასწარ შეატყობინოს რომელიმე გაყვანილობის დროებითი გათიშვის შესახებ იმის გათვალისწინებით, რომ მალევე აღადგენენ მას, რათა არ დატოვონ მოსახლეობა რომელიმე მომსახურების გარეშე.

14. რა გაკეთდება იმისთვის, რომ თავიდან იქნას აცილებული ხმაური და ვიბრაცია, რომელიც თან ახლავს მშენებლობას?

კონტრაქტორი ვალდებულია, შეადგინოს გარემოს მართვის გეგმა ადგილობრივი სპეციფიკის გათვალისწინებით და მიიღოს ზომები, რათა მაქსიმალურად შემცირდეს ხმაურთან და ვიბრაციასთან დაკავშირებული პრობლემები. ჩვენ გვექნება მონიტორინგის სპეციალური აღჭურვილობა, რომლის მეშვეობით ადგილზე შევამოწმებთ, ხომ არ აღემატება ვიბრაცია სტანდარტებით დაშვებულ ზღვარს. კონტრაქტორს ასევე ექნება ხმაურის სტანდარტებთან მიახლოებული დონის მონიტორინგის საშუალებები, რომლის მაჩვენებლების გადაჭარბების შემთხვევაში, ისინი ვალდებული იქნებიან, ან სხვა აღჭურვილობა გამოიყენონ მშენებლობისთვის, ან დასახლებისგან მოშორებულ ადგილზე აწარმოონ

საჭირო სამუშაოები. ამიტომაც დევს კონტრაქტის პირობებში, რომ სამშენებლო ბაზები დასახლებული პუნქტებიდან მინიმუმ 500 მეტრის დაშორებით უნდა განთავსდეს.

15. ვინ იქნება პასუხისმგებელი არსებული გზების შეკეთებაზე?

არსებული გზის შეკეთებაზე პასუხისმგებელი იქნება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

პროექტის დაფინანსება

1. რა იქნება მოცემული პროექტის ღირებულება?

პროექტის მთლიანი ღირებულება დღეს შეფასებულია 550 მილიონ აშშ დოლარად.

2. ვინ დააფინანსებს პროექტს?

ახალი გზის, გვირაბისა და მათთან დაკავშირებულ მშენებლობებს დააფინანსებს საქართველოს მთავრობა (130 მილიონი აშშ დოლარი), აზიის განვითარების ბანკი (250 მილიონი აშშ დოლარი) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (360 მილიონი აშშ დოლარი), ხოლო დარჩენილი ნაწილის (110 მილიონი აშშ დოლარი) დაფინანსების წყარო მალე გაირკვევა.

პროექტის ზეგავლენა

გავლენა გარემოზე

1. პროექტის განხორციელების ტერიტორიაზე და ყაზბეგის ეროვნულ პარკში ბევრი ბუნებრივი ჰაბიტატი, აქ არის ფრინველების გადაფრენის დერეფნები და აქვე გადაადგილდებიან ძუძუმწოვარი ცხოველები. რამდენად იქნება დაცული ეს ყველაფერი?

პროექტის არეალი 200 მეტრით არის დაშორებული ყაზბეგის ეროვნული პარკისგან და დაცული ტერიტორიებისგან.

ძუძუმწოვართა გადაადგილების და ფრინველთა მიგრაციის დერეფნების ადგილდმებარეობა ექსპერტების მიერ შესწავლილი იქნა ადგილზე და ყველაფერი მხედველობაშია მიღებული გარემოზე ზეგავლენის შეფასებაში.

ფართო გაგებით პროექტის არეალი - ჯვარის ტერიტორია მოიცავს ფრინველების გადასაფრენ გზას, რომელსაც მიგრაციის პიკის დროს ყოველდღიურად 30 000-ზე მეტი მტაცებელი ფრინველი კვეთს. თუმცა, ბოლოდროინდელი კვლევებზე დაყრდნობით, შეიძლება ითქვას, რომ ხადას ხეობა ჯვართან შედარებით ბევრად ნაკლები მნიშვნელობისაა ამ თვასაზრისით.

რაც შეეხება ძუძუმწოვრებს, ჩვენს მიერ შესწავლილ ტერიტორიაზე ექვსი სახეობაა - ყავისფერი დათვი, ევრაზიული ფოცხვერი, ევრაზიული წავი, არჩვი, ტურა და ნაცრისფერი მგელი. ყაზბეგის ეროვნულ პარკში ასევე ბინადრობენ სხვა მცირე ზომის ძუძუმწოვრები, რეპტილიები და ამფიბიები. მათ შორის არის ყაზბეგის მინდვრის თაგვი და დინიკის გველგესლა.

პროექტის ფარგლებში არსებული ბიომრავალფეროვნებების თემაზე იმართებოდა შეხვედრები ქვემოთ ჩამოთვლილ დაინტერესებულ მხარეებთან: NACRES - სახეობათა კონსერვაციის სამეცნიერო-კვლევითი ცენტრი; CNF - კავკასიის ბუნების ფონდი; ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტის მსხვილი ძუძუმწოვრების ეკოლოგიისა და კონსერვაციის ცენტრი და დაცული ტერიტორიების სააგენტო.

2. ამ რეგიონში ძალიან პოპულარულია ეკოტურიზმი. ეს პროექტი ეკოტურიზმის განვითარებას ხომ არ შეუშლის ხელს ამ რეგიონში?

მშენებლობის ფაზაში პროექტს ექნება ნაწილობრივი უარყოფითი გავლენა ეკოტურიზმზე, მაგრამ ჩვენ ყველა ძალისხმევას მივმართავთ იმისკენ, რათა თავიდან ავიცილოთ ამ მიმართულების შეფერხება და ხელი შევუწყოთ ამ დარგის განვითარების მდგრადობას.

ხოლო გრძელვადიან პერსპექტივაში, ახალი გზა და გვირაბი, პირიქით, გაზრდის ხელმისაწვდომობას ტურისტებისთვის და ტურიზმი სეზონური ხასიათის აღარ იქნება. ამასთან, გაუმჯობესდება ამ ტერიტორიებზე ვიზიტორების გადაადგილების უსაფრთხოების საკითხები და ტურისტებისთვის ახალი მისაღმომები გაიხსნება ყაზბეგის ეროვნული პარკთან, ულამაზეს ადგილობრივ ხეობებთან, ლამაზ სოფლებთან და აქ მოგზაურობას მთელი მსოფლიოდან შეძლებენ ეკოტურისტები.

3. რას ნიშნავს გარემოზე ზეგავლენის შეფასება (EIA) ?

გარემოზე ზეგავლენის შეფასება (EIA) ნიშნავს, რომელიმე გეგმის, პოლიტიკის, კონკრეტული პროექტის გარემოზე ზემოქმედების (პოზიტიური და ნეგატიური) შედეგების წინასწარი შესწავლა, მანამ, სანამ გადაწყვეტილება იქნება მიღებული მის დაწყება/განხორციელებაზე.

4. რას ნიშნავს გარემოზე ზეგავლენის შეფასების სკოპინგის ანგარიში (Scoping Report)?

სკოპინგის ანგარიში გულისხმობს მოცემული პროექტის ფარგლებში გზისა და გვირაბის მშენებლობასთან დაკავშირებული აქტივობების ბიოლოგიური, სოციალური, ეკონომიკური და კულტურული ზეგავლენების განხილვას. ის ასევე მოიცავს ანგარიშს შერჩეული პროექტის ტერიტორიის ალტერნატივების შესახებ და დასაბუთებას, თუ რატომ არ იქნა შერჩეული ეს ალტერნატივები. სხვა მნიშვნელოვან ფუქციებთან ერთად სკოპინგის ანგარიში ერთგვარი საგზაო რუკის ფუნქციასაც ასრულებს გარემოს ზეგავლენის შეფასების საქმეში.

5. სად წაიღებთ სამშენებლო ნარჩენებს და ინერტულ მასალას, რომელიც პროექტის განხორციელების დროს წარმოიქმნება?

პროექტი დაახლოებით 1,9 მილიონ კუბომეტრ ინერტულ მასალას წარმოქმნის პროექტის ნარჩენი სამშენებლო მასალის სახით. ეს მასალა ტრანსპორტირებული იქნება პროექტის ტერიტორიაზე არსებულ მუდმივ ნაგავსაყრელებზე ან ნარჩენების თავმოყრის ადგილზე. საჯარო კონსულტაციების და ფოკუს-ჯგუფებთან შეხვედრების დროს, ზოგიერთმა ადგილობრივი დასახლების წარმამდგენელმა გამოხატა სურვილი, თავიანთ დასახლებაში მიწის ზედაპირის გასწორების მიზნით გამოიყენოს დარჩენილი სამშენებლო მასალა (მათი ვარგისიანობის შემთხვევაში).

6. პროექტის ზონაში მდებარეობს წმინდა გიორგის ჯვარი, სამხედროებისადმი მიძღვნილი მონუმენტი, სასაფლაოები და სხვა კულტურული ძეგლები. მოახდენს მათზე გავლენას მშენებლობის პროცესი?

საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულმა სააგენტომ მოიძია და აღწერა აღნიშნულ ტერიტორიაზე არსებული კულტურული ძეგლები და არქეოლოგიური მნიშვნელობის მონაკვეთები. საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით, აკრძალულია მშენებლობა დაცული ტერიტორიებიდან 300 მეტრის მანძილზე, თუ მშენებლობა ფარავს ხედს ან აზიანებს მონუმენტს. პროექტის დიზაინის მიხედვით არ ზიანდება არც საფლაოები და არც სალოცავები. გეგმაში სასაფლაოების და სალოცავების გარშემო ღობეების აღმართვაც არის გათვალისწინებული, რათა ისინი დაცული იქნას მშენებლობის შედეგად რაიმე დაზიანებისგან. მშენებლობა წარიმართება არქეოლოგებთან მჭიდრო კონსულტაციის საფუძველზე. კონტრაქტორების წინაშე დგას მოთხოვნა, რომ წინასწარ მოიკვლიონ და დოკუმენტურად ასახონ იქ არსებული კულტურული მემკვიდრეობის ადგილმდებარეობაზე პოტენციური ზეგავლენის შესაძლებლობები შემდგომი საჭირო რეაგირების მიზნით.

7. ითვალისწინებთ თუ არა კერძო საკუთრების მფლობელებისთვის კომპენსაციის გაცემას, იმ შემთხვევაში, თუ მათ სახლებს ზიანი მიადგება?

დიახ. კონტრაქტორებს მოეთხოვებათ იმ შენობების წინასწარი კვლევა და დოკუმენტურად ასახვა, რომელთაც, შესაძლოა, მიადგეთ ზიანი მშენებლობის დროს. იმ შემთხვევაში თუ რომელიმე ისეთი შენობა დაზიანდა, რომელიც არ იქნება წინასწარ შეყვანილი ე.წ. მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმაში (LARP), მესაკუთრეს აუცილებლად აუნაზღაურებენ ზარალს. იმ პირებს, რომლებიც ეჭვობენ, რომ მათი საკუთრება დაზიანდება მშენებლობის დროს, ვთავაზობთ, წინასწარ მოახდინონ ამ საკითხის დოკუმენტირება, თუ ეს შესაძლებელია.

საცხოვრებელი ადგილის იძულებითი შეცვლა

8. რა გეგმა გაქვთ იმ მოსახლეობისთვის, რომელთაც იძულებით მოუწევთ საცხოვრებელი ადგილის შეცვლა?

საქართველოს მთავრობა ამჟამად იმყოფება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის (LARP) მომზადების პროცესში მათთვის, ვინც გზისა და გვირაბის მშენებლობის ზონაში ხვდება. ხდება იმ ეკონომიკური ზემოქმედების შეფასება, რაც მოსახლეობას შეიძლება შეეხო. მთავრობამ უნდა განსაზღვროს, თუ როგორ მოხდება მათთვის კომპენსაციების გადახდა ან შემოსავლის წყაროს აღდგენა. პროექტის განხორციელებისთვის აუცილებელი გახდება გარკვეული რაოდენობის მიწის ნაკვეთის, საცხოვრებელი ადგილის და შენობის გამოყენება/დანგრევა, რომელიც უშუალოდ გზის და გვირაბის გაყვანის ტერიტორიაზე მოხდება. საქართველოს მთავრობის მიერ ზემოქმედების ქვეშ მყოფი მოქალაქეებისთვის მზადდება ახალი საცხოვრებელი ადგილის გაცემისა და საარსებო საშუალების აღდგენის გეგმა. იმ შემთხვევაში, თუ რომელიმე კერძო პირი/ოჯახი უარს ამბობს საცხოვრებელი ადგილის შეცვლაზე, შეთანხმების მისაღწევად ყველა მცდელობას გამოიყენება. თუ შეთანხმება ვერ იქნება მიღწეული, მაშინ ამუშავდება სახელმწიფოს უფლება კერძო საკუთრების ჩამორთმევაზე.

9. ადგილობრივი მოსახლეობის ზოგიერთი წარმომადგენელი ამბობს, რომ მათ აქვთ საკუთრების რეგისტრაციასთან დაკავშირებული პრობლემები. მათი აზრით, ადგილობრივ ხელისუფლებას არ სურს, რომ კუთვნილი მიწა დაურეგისტრიროს, ვინაიდან, ამით მიწის ფასი გაიზრდება და შემდეგ მთავრობას გაუჭირდება მისი მოსახლეობისგან გამოსყიდვა. მართალია ეს თუ არა?

აზიის განვითარების ბანკს (აგბ) და საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს სურთ, რომ მშენებლობის ტერიტორიაზე არსებული მიწის ნაკვეთები სათანადოდ იყოს რეგისტრირებული და რეგისტრაციის პროცესი იყოს გამჭვირვალე. აგბ მზად არის დაეხმაროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს რეგისტრაციის პროცესში და გამომდინარე აქედან, იწვევს საერთაშორისო კომპანიას, რომელიც ზედმიწევნით მიადევნებს თვალს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მშენებლობის ტერიტორიაზე მდებარე მიწის ნაკვეთების შეფასების მეთოდოლოგიას.

იმ ადამიანებმა, რომელთაც ეჭვი ეპარებათ, ან გაურთულდათ აღნიშნულ ტერიტორიაზე მიწის რეგისტრაციის საკითხები, უნდა მიმართონ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს ან აზიის განვითარების ბანკის მუდმივ წარმომადგენლობას საქართველოში (იხილეთ საკონტაქტო მონაცემების პარაგრაფი).

10. აქვს სახელმწიფოს კერძო საკუთრების ჩამორთმევის უფლება?

თუ მშენებლობის ტერიტორიაზე მცხოვრები მოსახლე არ თანხმდება საკომპენსაციოდ შეთავაზებული თანხის რაოდენობას და პირობებს, მაშინ საავტომობილო გზების დეპარტამენტი მიმართავს სახელმწიფოს უფლებას კერძო საკუთრების ჩამორთმევაზე, რაც სასამართლოს მიერ ქონების იძულებითი წესით ჩამორთმევას ნიშნავს.

11. როგორ უნდა გაიგოს მოსახლე, რომ პროექტი მის საცხოვრებელ ტერიტორიას ეხება?

ყველა ასეთ მოსახლეს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელი წინასწარ ეკონტაქტება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის (LARP) მომზადების პერიოდში.

12. როგორ უნდა მოიქცეს მოსახლე, თუ მისი მიწის ნაკვეთი რეგისტრირებული არ არის?

თუ კანონით შესაძლებელია ნაკვეთის რეგისტრაცია, რაც შეიძლება მალე დაიკანონეთ ის. ამ პროცესებში დახმარების მისაღებად მიმართეთ საავტომობილო გზების დეპარტამენტს.

13. რა მოხდება, თუ ვერ დავარეგისტრირებთ მიწის ნაკვეთს?

თუ კანონიერების ფარგლებში მიწის რეგისტრაცია შესაძლებელია, რეგისტრაციის პროცესი აუცილებლად შესრულდება და მიწის ღირებულების ანაზღაურება მოხდება საბაზრო ღირებულების მიხედვით. თუ ამა თუ იმ მოსახლეს კანონით არ ეკუთვნის მიწის ნაკვეთი, მაშინ მიწის საბაზრო ღირებულების ანაზღაურება ვერ მოხდება, თუმცა მოხდება სხვა ტიპის კომპენსაციების გაცემა, ან მოხდება საცხოვრებელის პირობების გაუმჯობესება.

14. როგორ უნდა მოიქცეს ხალხი, როცა მათ ადგილობრივი ხელისუფლება არ ეხმარება მიწის რეგისტრაციის საკითხის მოგვარებაში?

ნებისმიერი ასეთი საკითხის შესახებ, პირველ რიგში, აცნობეთ საავტომობილო გზების დეპარტამენტს. გარდა ამისა, შესაძლოა, რომ მიმართოთ აზიის განვითარების ბანკს.

15. რა ხდება იმ შემთხვევაში, თუ ადამიანის საარსებო პირობებზე ნეგატიურად აისახება ეს მშენებლობა?

საარსებო წყაროს დაკარგვის შემთხვევებს პროექტი ანაზღაურებს. დაზარალებულ პირებს სხვადასხვა სახის კომპენსაციას გადაუხდიან იმ კრიტერიუმებზე დაყრდნობით, რაც მოცემული და განმარტებულ იქნება პროექტის საინფორმაციო ბროშურებში, რომელიც დარიგდება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის (LARP) მომზადების პერიოდში. დეტალური ინფორმაცია მოცემული იქნება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმაში (LARP), რომელიც გამოქვეყნდება ინგლისურ (აზიის განვითარების ბანკის ვებგვერდზე) და ქართულ ენებზე (საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებგვერდზე) პროექტის განხორციელების დაწყებამდე.

16. როგორ დაანგარიშდება კომპენსაცია?

ამის ახსნა მოხდება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმის (LARP) მომზადების პერიოდში საჯარო კონსულტაციების დროს და, ასევე, პროექტის საინფორმაციო ბროშურებში. დეტალური ინფორმაცია მოცემული იქნება მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმაში (LARP), რომელიც გამოქვეყნდება ინგლისურ (აზიის განვითარების ბანკის ვებგვერდზე) და ქართულ ენებზე (საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებგვერდზე, პროექტის განხორციელების დაწყებამდე).

დაინტერესებული მხარეების ჩართულობა

კონსულტაციები იმ პირებთან, რომელთაც პირადად შეეხება პროექტი.

1. რა გაკეთდა იმისთვის, რომ პროექტის არეალში მოხვედრილი მოსახლეობისთვის გაგეწიათ კონსულტაცია?

საქართველოს მთავრობა, აზიის განვითარების ბანკი (აგბ) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD) ვალდებულია, აწარმოოს ინტენსიური კონსულტაციები და საჯარო განხილვები, რომელშიც ჩართული იქნებიან ის ადამიანები და დაინტერესებული პირები, რომლებიც

უშუალოდ განიცდიან ზეგავლენას პროექტის მხრიდან. დაინტერესებულ პირთა ჩართულობის გეგმა (SEP) მომზადებული იქნა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) დაფინანსებით. გეგმა ემსახურება დაინტერესებულ პირებთან პოზიტიური ურთიერთობის ჩამოყალიბებას პროექტის განხორციელების მთელი ციკლის პერიოდში.

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით პროექტის ფარგლებში გაიმართა 20-ზე მეტი საჯარო კონსულტაცია და ფოკუს ჯგუფების განხილვები ადგილობრივი სოფლების მოსახლეობის ჩართულობით. ამასთან, შედგა სამუშაო ჯგუფის შეხვედრები გარემოსდაცვით არასამთავრობო ორგანიზაციებთან და სამეცნიერო ჯგუფებთან. თემები, რომელიც განხილვის საგანი გახდა, მოიცავს ეკოლოგიური და სოციალური უსაფრთხოების, მიწის საკუთრებისა და საცხოვრებელი ადგილის შეცვლის, გენდერულ, დაგეგმარებისა და მშენებლობის განხორციელების საკითხებს. საჯარო კონსულტაციებმა და ფოკუს ჯგუფების განხილვებმა მთავრობას და მის პარტნიორებს საშუალება მისცა, ნათლად დაენახა, რა ზეგავლენა ექნება გზისა და გვირაბების მშენებლობას ადგილობრივ მოსახლეობაზე და გამომდინარე აქედან, მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეიტანა პროექტში.

კონსულტაციების შედეგები დოკუმენტურად იქნა აღრიცხული, რაც აისახა როგორც გარემოს ზეგავლენის შეფასებაში (EIA) და მიწის შესყიდვისა და განსახლების სამოქმედო გეგმაში (LARP) ისე მთლიანად პროექტში.

უნდა აღინიშნოს, რომ კონსულტაციები გაგრძელდება პროექტის მთელი ციკლის პერიოდში.

2. ჰქონდა თუ არა საჯარო კონსულტაციებს რამე ძირეული ზეგავლენა პროექტის შედეგის პროცესზე?

დიახ, პროექტში რამდენიმე ისეთი მიმართულებით მოხდა ძირეული ცვლილება, რაც საჯარო კონსულტაციების დროს წამოიწია. მაგალითად, ქვეშეთში აშენდება მიწისქვეშა გადასასვლელი, რაც ასევე კონსულტაციების შედეგია. წკერეში, დიდი გვირაბის შესასვლელთან, ადგილობრივ მოსახლეობასთან კონსულტაციების შედეგად, 100 მეტრით გაიზრდება შესასვლელი მანძილი, რათა ხალხს ახლომდებარე სასაფლაომდე მისვლის შესაძლებლობა მიეცეს.

ინფორმაცია საზოგადოებისთვის

3. შესაძლებელია პროექტის შესახებ ოფიციალური საჩივრების წარდგენა საქართველოს მთავრობის, აზიის განვითარების ბანკის (აგბ) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის მიმართ (EBRD)?

დიახ, პროექტის ფარგლებში ჩამოყალიბდა ე.წ. საჩივრებით მიმართვის მექანიზმი (GRM). ეს მექანიზმი აღწერილია პროექტის საინფორმაციო ბროშურაში. მოსახლეობას შეუძლია ნებისმიერი საჩივარით მიმართოს პროექტის ადგილობრივ საკონტაქტო პირს, რომელიც მითითებული იქნება საჩივრებით მიმართვის მექანიზმის (GRM) დოკუმენტში. თუ საჩივარში აღწერილი პრობლემის მოგვარება ვერ ხერხდება ადგილობრივ დონეზე, მისი მიმართვა შეიძლება სახელმწიფო დონეზეც. საჩივრის დაუკმაყოფილებლობის შემთხვევაში მიმართვა ხდება სასამართლოში. საჩივრით მიმართვა ასევე შეიძლება აგბ-სა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკში (EBRD).

მეტი ინფორმაცია

აზიის განვითარების ბანკი

პროექტის ვებგვერდი: <https://www.adb.org/projects/51257-002/main>

უსაფრთხოების პოლიტიკა და დოკუმენტაცია:

<https://www.adb.org/site/safeguards/main>

საქართველოს მთავრობა

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი: <http://www.georoad.ge>

უკეთესი საქართველოს მშენებლობა: <http://build.gov.ge/ge/projects>

აღმასრულებელი სააგენტო:

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო
ყაზბეგის ქ. 12, 0160, თბილისი, საქართველო.